

ESPECIAL • COMPRA DO ANO

Nova edição do prêmio criado há dez anos pela revista "Motor Show" traz os carros campeões em diferentes categorias do mercado nacional



ISTOÉ Dinheiro

MUDA ALGO NO BANCO CENTRAL?

A decisão da instituição de elevar em 0,25 ponto percentual a Selic sinaliza que, sob a gestão de Gabriel Galípolo, ela manterá o compromisso de conter a inflação. Isso atenua a preocupação com um cavalo de pau na economia, mas mostra o Brasil em movimento contrário ao dos EUA e da Europa. No mesmo dia, o Fed baixou a taxa de juros americana, o primeiro corte em quatro anos

TRANSIÇÃO Novo ciclo de aperto monetário mostra cautela do BC, que deve ter Gabriel Galípolo (acima) no lugar de Roberto Campos Neto (à esq.)





O CLIMA E A ECONOMIA

A gravidade climática que assola o mundo e particularmente o Brasil nos últimos tempos atingiu níveis insuportáveis. Em todos os aspectos. E está a exigir recursos volumosos para conter sua escalada. Já se sabia disso há tempos, mas governos, autoridades em geral e a população como um todo parecem ter resolvido dar as costas ao problema, ignorar, simplesmente negar que poderia existir. E lavaram as mãos.

O drama das queimadas e da devastação que hoje consome o Brasil já atinge mais de 30% de seu território. É uma barbaridade. Os custos dessa destruição são imensuráveis. Mananciais inteiros, reservas florestais do tamanho de um Estado, fauna e flora estão sendo consumidos inapelavelmente sem controle. Somente a atividade agropecuária, responsável por boa parte do crescimento de quase 3% do PIB, sofrerá um revés tremendo e em escala crescente caso nada seja posto como medida para resolver.

Não há alternativa. Os constantes ataques ao equilíbrio climático estão cobrando o seu preço. A seca registrada por aqui já é a maior em 70 anos, de acordo com dados do Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais (Cemaden), e vai, gradativamente, destruindo riquezas, fontes de renda familiar e até ameaçando de sobrevivência milhões de famílias. Sem contar o impacto que essa seca causa na produção de energia elétrica, também outro fator de crescimento exponencial do capitalismo bananeiro.

O ministro do STF Flávio Dino, em uma ação que mistura voluntarismo com consciência sobre o drama, autorizou que o governo Lula abrisse créditos extraordinários para o combate às queimadas, tanto na Amazônia como no Pantanal, realizando despesas fora do limite de gastos do arcabouço fiscal. Por assim dizer, um regime de exceção extraordinária por conta do insuportável cenário nacional. O ar está irrespirável em muitas capitais e cidades. O próprio Distrito Federal arde em chamas com imagens de um apocalipse espantoso.

Existe no momento uma autêntica "pandemia de incêndios", como bem definiu o ministro. O fornecimento de água em diversas regiões vem sendo prejudicado. Entrou na ordem do dia a discussão sobre o horário de verão que modifica todo o ecossistema operacional da economia, especialmente de grandes empresas e no chão de fábrica. É o impacto ambiental ditando na prática os resultados do PIB. Daqui para a frente, que ninguém duvide, será sempre assim.

Carlos José Marques
Diretor editorial

FOTOS: EVARISTO SA/AFP | ANA PAULA PAIVA/VALOR | RAPHAEL RIBEIRO/BCB | DIVULGAÇÃO

Índice

CAPA Foto: Mateus Bonomi/AGIF via AFP e Washington Costa/ Ministério da Fazenda



INCÊNDIOS

MAIS UM DRIBLE NO ARCABOUÇO

Flávio Dino, do STF, deu mais uma força ao governo Lula, que integrou antes de ser indicado à Corte. O ministro autorizou o governo federal a emitir créditos extraordinários fora da meta fiscal até o final do ano para o combate aos incêndios. Ninguém discute a necessidade de medidas extraordinárias no momento em que mais da metade do território nacional ficou coberto de fumaça, e a iniciativa de convocar bombeiros, militares e homens da Força Nacional até pareceu um cutucão na inação oficial. Mas a criação desse orçamento de emergência teve, na prática, o efeito de calcinar as expectativas daqueles que estão cada vez mais céticos com o cumprimento do Arcabouço Fiscal, além de jogar gasolina no braseiro de parlamentares da oposição no Congresso, que interpretaram a jogada de Dino como um verdadeiro drible da vaca na responsabilidade fiscal. As críticas a mais uma interferência nas competências do Parlamento também cresceram. Enquanto tenta explicar a criação tardia da Autoridade Climática, o presidente transmitiu seu "conforto" com a iniciativa do ex-titular da Justiça.



REFORMA INEVITÁVEL

Um rombo multibilionário na Previdência

Enquanto Flávio Dino ajuda por um lado, está nas mãos de **Gilmar Mendes** um julgamento que pode criar um problemão para o governo. Dependem do decano do STF decisões relativas à última Reforma da Previdência, de 2019, que podem criar um rombo multibilionário. Gilmar pediu vista de ações que tramitam na Corte capazes de ter um impacto de R$ 132,6 bilhões nas contas do Executivo. Suspendeu decisões que já foram referendadas pela maioria dos ministros, a principal delas determinando que a União será impedida de acionar gatilhos que poderiam reduzir o déficit atuarial do Regime Próprio da Previdência Social (RPPS), conforme noticiado pelo *Estadão/Broadcast*. Lula não quer nem ouvir falar de uma nova reforma nas aposentadorias, mas o desfecho desses processos pode dar mais um estímulo para a mudança no regime de pensões, defendida pela maioria dos especialistas.



"SE A EUROPA NÃO SE TORNAR MAIS PRODUTIVA, SEREMOS FORÇADOS A ESCOLHER"

MARIO DRAGHI, Presidente do Banco Central Europeu

FOTOS: GUSTAVO MORENO | NELSON ALMEIDA/AFP | FREDERICK FLORIN/AFP | DIVULGAÇÃO STF

VITÓRIA AMARGA

US$ 150 milhões para a Embraer

Depois de quatro anos, chegou ao fim o imbróglio da frustrada compra da fabricante brasileira pela Boeing. A Embraer desejava receber mais de US$ 500 milhões pelo cancelamento unilateral da fusão entre as duas fabricantes, mas o processo de arbitragem nos EUA determinou que a compensação a ser paga pelos americanos ficaria em US$ 150 milhões. A Boeing ficou satisfeita por desembolsar um valor abaixo da expectativa, mas o céu não é de brigadeiro para a maior fabricante dos EUA. Depois de vários problemas de segurança em seu modelo mais popular, o MAX, ela está ficando para trás na disputa do mercado internacional com a rival europeia Airbus, sem contar os problemas com sua nave espacial Starliner. Para contornar os maus resultados, quer demitir funcionários e enfrenta uma ameaça de greve. Já a brasileira, apesar da frustração com a indenização mais modesta, dá a volta por cima no aquecido mercado pós-pandemia. Sua divisão de aeronaves comerciais bate recordes em número de encomendas, a de jatos executivos vai bem, e até as vendas do cargueiro militar KC-390 têm finalmente a perspectiva de decolar.



BETS

Governo teme as reações às apostas online

Cresce no Congresso o movimento para investigar e mesmo barrar as bets, que proliferam atraídas pela falta de regulamentação e pelos lucros enormes. Para desinflar essa reação entre parlamentares contra as apostas online, **Fernando Haddad** decidiu antecipar em três meses o prazo para que as empresas do setor solicitem autorização de funcionamento, mesmo contrariando aliados do governo. Agora, não poderão operar a partir de 1º de outubro as bets que não tenham formalizado o pedido para funcionar. Até agora, qualquer companhia poderia exercer a atividade sem esse cadastro. O governo também teme a repercussão na sociedade da jogatina desenfreada, especialmente entre os jovens. “A distância entre entretenimento e a dependência é muito tênue”, declarou o ministro.





FUNDADOR: DOMINGO ALZUGARAY (1932 - 2017)

EDITORA
CATIA ALZUGARAY

PRESIDENTE-EXECUTIVO
CACO ALZUGARAY

ISTOÉ Dinheiro

DIRETOR EDITORIAL
CARLOS JOSÉ MARQUES

DIRETOR DE NÚCLEO
MARCOS STRECKER

REDATOR-CHEFE
HUGO CILO

EDITORES: Alexandre Inacio, Beto Silva e Paula Cristina
REPORTAGEM: Aline Almeida, Allan Ravagnani, Jaqueline Mendes e Letícia Franco

ESPECIAL MOTOR SHOW COMPRA DO ANO:
EDITOR: Flávio Silveira **COLABORADOR:** Guilherme Silva (textos)

ARTE
DIRETOR DE ARTE: Jefferson Barbato
DESIGNERS: Christiane Pinho e Iara Spina
ILUSTRAÇÃO: Fabio X
PROJETO GRÁFICO: Ricardo van Steen (colaborou Bruno Pugens)

ISTOÉ DINHEIRO ON-LINE
EDITOR EXECUTIVO: Airton Seligman
WEB DESIGNER: Alinne Nascimento Souza

APOIO ADMINISTRATIVO
Gerente: Maria Amélia Scarcello
Assistente: Cláudio Monteiro

MERCADO LEITOR E LOGÍSTICA
Diretor: Edgardo A. Zabala

Central de Atendimento ao Assinante: (11) 3618-4566 de 2ª a 6ª feira 10h às 16h20, sábado 9h às 15h.
Outras Capitais: 4002-7334
Outras Localidades: 0800-888-2111 (exceto ligações de celulares)
Assine: www.assine3.com.br
Exemplar avulso: www.shopping3.com.br

PUBLICIDADE - Contato: publicidade1@editora3.com.br

Diretora de Publicidade: Débora Liotti - deboraliotti@editora3.com.br; **Gerente de Publicidade:** Fernando Siqueira - Publicidade1@editora3.com.br; **Secretária da diretoria de publicidade:** Regina Oliveira - reginaoliveira@editora3.com.br; **Diretor de Arte:** Pedro Roberto de Oliveira - **Contato:** publicidade@editora3.com.br

ARACAJU – SE: Pedro Amarante · Gabinete de Mídia · Tel.: (79) 3246-4139 / 99978-8962 – **BELÉM – PA:** Glícia Diocesano · Dandara Representações · Tel.: (91) 3242-3367 / 98125-2751 – **BELO HORIZONTE – MG:** Célia Maria de Oliveira · 1a Página Publicidade Ltda. · Tel./fax: (31) 3291-6751 / 99983-1783 –**FORTALEZA – CE:** Leonardo Holanda – Nordeste MKT Empresarial – Tel.: (85) 98832-2367 / 3038-2038 – **GOIÂNIA –GO:** Paula Centini de Faria – Centini Comunicação – Tel. (62) 3624-5570/ (62) 99221-5575 – **PORTO ALEGRE – RS:** Roberto Gianoni, Lucas Pontes · RR Gianoni Comércio & Representações Ltda · Tel./fax: (51) 3388-7712/ 99309-1626

Dinheiro (ISSN 1414-7645) é uma publicação semanal da Três Editorial Ltda.
Redação e administração: Rua William Speers, nº 1.088, São Paulo-SP, CEP: 05067-900. Tel.: 11 3618 4200 ·
Dinheiro não se responsabiliza por conceitos emitidos nos artigos assinados.
Comercialização e Distribuição: Três Comércio de Publicações Ltda. Rua William Speers, 1212 – São Paulo-SP.
Impressão e acabamento: D'ARTHY Editora e Gráfica Ltda. Rua Osasco, 1086 - Guaturinho, CEP 07750-000 Cajamar - SP





POR HUGO CILO

PATRIMAR VESTE ARMANI

A construtora mineira Patrimar e a grife italiana Grupo Armani acabam de fechar parceria para unir as duas marcas em um único empreendimento imobiliário. A divisão Armani/Casa, braço de gerenciamento de projetos residenciais da marca de luxo, será responsável pelo desenho e decoração de apartamentos da Patrimar no Rio de Janeiro, assim como já faz em outras grandes cidades do mundo, incluindo Miami, Londres, Dubai, Pequim, Tel Aviv, Manila, Mumbai e Istambul. A Armani/Casa está presente em 29 países no mundo, com um total de 40 lojas. A parceria teve o aval do próprio Giorgio Armani. "Estou muito satisfeito com esta nova colaboração, que me permite explorar minha ideia de viver em um cenário urbano tão único como o Rio de Janeiro, com sua combinação de oceano, vegetação e montanhas, onde a beleza natural e a vida urbana se encontram harmoniosamente", disse Armani. "A Patrimar provou ser a parceira ideal para dar vida a uma nova expressão da minha filosofia de estilo de vida e do design como uma extensão dela: uma visão na qual o estilo Armani sempre se adapta ao espírito do ambiente", acrescentou. Para o CEO do Grupo Patrimar, **Alex Veiga**, a parceria vai ajudar ainda mais a elevar o nível dos lançamentos no Rio. "A parceria representa um marco para a nossa empresa e para o mercado imobiliário de luxo no País. Juntos, criaremos um empreendimento que será referência em design e qualidade de vida. Será um lançamento inédito no Brasil." Desde que chegou à capital fluminense, em 2021, a Patrimar tem registrado resultados impressionantes, vendendo uma unidade por dia, em média. Essa conquista pode ser expressa em um Valor Geral de Vendas (VGV) de aproximadamente R$ 2,5 bilhões.

 FOTOS: MAGE MONTEIRO | DIVULGAÇÃO



IA DOS **CARROS DE LEILÃO**

Um dos principais desafios do setor de leilões para automóveis é a falta de fotos dos veículos nos pátios, por serem considerados propriedade intelectual dos leiloeiros. A Infocar, especializada em serviços de dados e tecnologia para avaliação veicular, criou o IAuto Danos, a IA dos carros de leilões, que identifica os danos causados ao veículo e oferece informações suficientes sobre o estado de conservação do mesmo, possibilitando uma transação segura e baseada em dados. "O IAuto Danos tem como função, através de uma IA desenvolvida internamente, identificar e classificar os danos em cada peça do veículo categorizando por cor e porcentagem, tudo com rapidez e precisão", disse o diretor da Infocar, **Sergio Gabriel Souza**.

RECORDE DE **EMPRESAS**, RECORDE DE **NEGÓCIOS**

Nos primeiros quatro meses do ano, o País registrou quase 1,5 milhão de novas empresas. Este é o maior número em um primeiro quadrimestre já registrado. Destaque para casos como Itajaí (SC), que tem o maior PIB do estado e foi a cidade que mais importou em 2023, onde foram registradas 2.583 novas empresas no período. No embalo dessa economia aquecida está o setor imobiliário local. Acaba de ser lançado em Itajaí o Passeio São Vicente, um novo centro comercial com investimentos de R$ 30 milhões. O mall deve gerar 300 empregos e mais de R$ 4 milhões mensais em negócios. "O crescimento econômico e o potencial empreendedor de Itajaí foram os principais motivadores para o investimento", afirmou o diretor **Jeferson Ferrão**.



TECNOLOGIA PARA **RECUPERAÇÃO DE CRÉDITO**

A IA generativa está ajudando a combater perdas no mercado de crédito. Neste ano, a Intervalor, empresa de tecnologia especializada no tema, tem recuperado mais de R$ 1 bilhão por mês, atendendo mais de 30 clientes. Com foco na transformação digital, a companhia utiliza a Inteligência Artificial Generativa atrelada a dados e a um sistema de análise de crédito exclusivo para gerar resultados consistentes, com 88% de assertividade. "Só quem já passou por isso sabe. O endividamento afeta muito mais do que apenas o financeiro, traz preocupações que mexem diretamente com o emocional e com as interações entre a família", afirmou **Fabio Toledo**, CEO da Intervalor. "Será que não podemos oferecer uma experiência mais leve em um momento tão delicado? Claro que sim."

SORVETE COM SABOR DE **BILHÃO**

Nem todo mundo está preocupado com o calor escaldante no Brasil. Graças à demanda aquecida, a Oggi Sorvetes deve alcançar R$ 1 bilhão de faturamento até o final do ano. A empresa tem investindo pesado na expansão dos negócios nas regiões Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste. A nova fábrica em Abreu e Lima, na região metropolitana de Recife, inicia as operações no final deste mês, após investimento de R$ 50 milhões, e vai gerar 600 empregos. A unidade é peça-chave para a Oggi no Nordeste e pilar do plano de abertura de 100 lojas em 12 meses. Segundo **Rodrigo Mauad**, sócio-fundador, o plano é democratizar o acesso a um sorvete de qualidade, com produtos a partir de R$ 1,50. "Temos potencial para assumir a liderança na produção nacional de sorvetes."







Patrocinadora Oficial da NFL

Abasteça e colecione mini capacetes da NFL

"O governo vai prejudicar os mais pobres com o cashback da Reforma Tributária"

O economista defende que produtos essenciais como carnes e alimentos básicos deveriam ter isenção de impostos para garantir redução da pobreza e estimular a concorrência

Hugo CILO



 | FOTO: DIVULGAÇÃO

Em vez de ajudar, o cashback para os mais pobres vai prejudicar os brasileiros de baixa renda. É o que afirma o economista Gesner Oliveira, sócio da GO Associados e professor da Fundação Getulio Vargas (FGV), onde coordena o Centro de Estudos de Infraestrutura e Soluções Ambientais. PhD em Economia pela Universidade da Califórnia (Berkeley), ele elaborou um estudo que mostra que cerca de 90 milhões de brasileiros considerados pobres não terão direito à devolução do imposto sobre a carne e acabarão pagando ainda mais pelo consumo. "O cashback não é suficiente para proteger um grande número de pessoas que deveriam ter acesso a esse item essencial", afirmou à DINHEIRO. A crítica de Oliveira tem ecoado nos bastidores do governo porque seu currículo sustenta a análise. O executivo foi presidente da Sabesp entre 2007 e 2011, presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) de 1996 a 2000, secretário-adjunto de Política Econômica (1993-1994) e secretário de acompanhamento econômico (1995) do Ministério da Fazenda. Em março de 2021, publicou "Nem Negacionismo, Nem Apocalipse – Economia do Meio Ambiente: uma perspectiva brasileira", com Artur Ferreira, e venceu o Prêmio Jabuti na categoria Economia Criativa. Confira, a seguir, sua entrevista:

DINHEIRO — Gostaria que você detalhasse um pouco o estudo que vocês fizeram, começando pela questão do cashback da cesta básica. Como você chegou à conclusão de que esse sistema deixaria 70 milhões de brasileiros de fora?

GESNER OLIVEIRA — O cashback está baseado no Cadastro Único, o CadÚnico, que beneficia pessoas com renda de até meio salário mínimo per capita por domicílio. O problema é que há muitas famílias pobres fora desse critério. Usamos as categorias do Ipea e calculamos quantas pessoas com renda média baixa, entre meio salário mínimo e R$ 1.887 per capita por mês, não estariam incluídas no cashback. Isso representa mais de 90 milhões de pessoas.

Qual seria o impacto na prática?

Com a retirada da alíquota zero da carne, calculamos um aumento médio de preço de 8,5%. Esse aumento impacta seis vezes mais os mais pobres do que os ricos, porque a carne tem um peso maior no orçamento dessas famílias. O cashback não é suficiente para proteger um grande número de pessoas que deveriam ter acesso a esse item essencial.

Então esse detalhe vai prejudicar os que ganham menos?

Sim. O impacto da inflação é sempre proporcionalmente maior para os mais pobres. Com a Reforma Tributária, o aumento do preço da carne será maior do que para as pessoas mais ricas, em média.



No caso de compras, há bilhões de transações, o que dá margem a todo tipo de fraude. A maioria das pessoas é honesta, mas existe 1% ou 2% de 90 milhões que não são. Haverá um custo alto de fiscalizar"

Então, o que chama atenção é que o cashback não é suficiente para proteger um contingente enorme de pessoas que deveriam ter acesso a um item essencial como a carne. O governo vai acabar prejudicando os mais pobres com o cashback da Reforma Tributária.

O governo está ciente disso? Já houve alguma comunicação oficial?

Transmitimos esses resultados em um debate na CNN, mas não houve uma reunião oficial. Estamos à disposição para compartilhar todos os números e os efeitos da alíquota zero da carne no Imposto sobre Valor Agregado. Enquanto o governo divulgou um impacto de 0,56%, nossos cálculos mostram 0,28%. A carne não pode ser considerada a vilã de uma alíquota alta. Como tenho dito, para os ricos, isso no orçamento é *peanuts*, para os pobres é fundamental.

Você vê espaço na situação fiscal atual para ampliar a base do cashback?

Acho mais difícil e pouco recomendável do ponto de vista técnico. O cashback é útil em situações específicas, como a conta de luz, que é mais fácil de monitorar. No caso de compras pulverizadas, como em supermercados e açougues, há uma margem maior para fraudes. Manter a alíquota zero poderia ser mais eficaz, com um mercado maior e mais concorrência.

Se o cashback não é adequado, qual seria a solução?

A solução mais adequada seria a alíquota zero para uma cesta básica abrangente, como já está na emenda constitucional. Isso inclui manter a alíquota zero para carnes. Podemos considerar alíquotas maiores para itens não essenciais, mas é crucial garantir a neutralidade tributária sem aumentar o preço de itens essenciais como a carne. Isso significa calibrar as desonerações para manter a arrecadação.

Como o governo vai fiscalizar quem deve ou não ter direito a cashback?

É complicado. No caso de compras, vendas, supermercados, açougues e tudo mais, há bilhões de transações, o que dá margem a todo tipo de fraude. A maioria das pessoas é honesta, mas existe 1% ou 2% de 90 milhões que infelizmente não são. Quero dizer que haverá um custo alto de fiscalizar, monitorar esse sistema para minimizar a fraude, provavelmente sem sucesso. Não me parece que vale a pena fazer isso.

O sistema de cashback, então, seria ineficiente nesse contexto?

Sim, principalmente em transações pulverizadas como compras de carne. É difícil monitorar e evitar fraudes em um sistema tão amplo. A alíquota zero seria

uma solução mais simples e eficaz, reduzindo o impacto nos mais pobres e evitando a concentração de mercado.

O Senado pode reverter isso?
São esses os resultados que realmente nos levam a crer que o Senado deveria manter a alíquota de 7% para a carne. No final, não estar com 0% significa aumentar o preço em 8,5%, na média. Aumentar o preço significa um impacto seis vezes maior para os mais pobres.

A queda recente nos preços dos alimentos, que gerou deflação no mês passado, tende a esfriar o debate sobre a cesta básica?
Acho que não. A alimentação é um item essencial do orçamento das famílias. Os preços podem ter caído recentemente devido a fatores conjunturais, mas estamos discutindo uma Reforma Tributária de médio e longo prazo. É importante olhar com cuidado para itens essenciais como a alimentação.

Como as recentes mudanças climáticas, como a seca, os incêndios e as inundações, podem impactar os preços dos alimentos?
As mudanças climáticas são a nova realidade e o Brasil, como grande produtor de alimentos, vai sentir mais os impactos. Isso tende a colocar a questão dos alimentos em uma nova perspectiva do ponto de vista tributário, já que a tendência é que a gente tenha esses ciclos extremos cada vez mais frequentes, como foi o alagamento no Rio Grande do Sul, incêndios aqui em São Paulo, fogo na Amazônia e no Pantanal. Enfim, não há dúvidas de que todos esses fatores climáticos influenciando o preço dos alimentos.

Isso vai afetar a inflação dos alimentos?
Certamente há mais volatilidade. Para 2024, prevê-se uma queda na produção agropecuária devido a eventos climáticos. Isso terá um impacto nos preços. O mercado de commodities agrícolas é naturalmente volátil, sujeito a choques de oferta. A Reforma Tributária deve ser pensada em termos de médio e longo prazo, garantindo que itens essenciais sejam menos taxados.

O aumento do preço da carne pode contrair o mercado e favorecer a concentração entre grandes frigoríficos?
Sim. Quando se aumenta a carga tributária, as camadas mais pobres consomem menos carne, o que contrai o mercado. Pequenos produtores perdem espaço e acabam saindo do mercado, o que favorece a concentração entre grandes players. A consolidação é um processo normal,



> O imposto sobre consumo deveria ser mais baixo para itens essenciais, e os ricos deveriam ser taxados de outras formas, como no imposto de renda ou sobre patrimônio. Cobrar imposto alto sobre itens essenciais prejudica a nutrição”

mas que precisa ser acompanhado. Isso porque pequenos produtores não têm acesso aos benefícios dos créditos obtidos pelos exportadores, por exemplo.

Mas a concentração de mercado é algo que se pode ou que se deve barrar?
Não é algo inevitável que aconteça em todo lugar e de uma maneira absoluta. No caso brasileiro, os produtores menores têm menos acesso ao mercado externo, então essa modificação da Reforma Tributária é algo bom, só que uma grande vantagem da Reforma Tributária são os créditos obtidos pelos exportadores. Se você não tem acesso ao mercado externo, não tem esse benefício. Então, quando se aumenta a carga tributária, as camadas mais pobres deixam de comer carne ou passam a comer muito menos, e o mercado contrai. Esses pequenos produtores perdem espaço, acabam saindo do mercado. Eles, por outro lado, também não têm a vantagem dos créditos, como os da exportação, o que acaba deixando o mercado para um menor número de players. Estimular a concorrência entre os pequenos é bom para o mercado.

Como você avalia a relação entre as condições econômicas da população e o consumo de proteína animal?
O consumo de carne está diretamente ligado à capacidade de consumo das famílias, ao aumento do poder de compra. Quando se taxa mais itens como a carne, se reduz esse consumo, o que prejudica a alimentação dessas famílias menos favorecidas. O imposto sobre consumo deveria ser mais baixo para itens essenciais, principalmente os alimentos, e os ricos deveriam ser taxados de outras formas, como no imposto de renda ou sobre patrimônio. Cobrar imposto alto sobre itens essenciais prejudica a nutrição. Itens essenciais deveriam ser estimulados, não taxados.

O Brasil ainda tributa mais o consumo do que a renda? Isso, em geral, aumenta a desigualdade?
Com certeza. Sistemas tributários mais equilibrados taxam mais a renda e menos o consumo. O Brasil tem mais impostos indiretos, o que é regressivo, pois é mais difícil dar um tratamento desigual para desiguais. O imposto direto permite mais progressividade na tributação.

Em comparação com outros países, o Brasil ficará menos defasado na questão da tributária depois da reforma?
Sim. O Brasil precisa ter imposto sobre a renda e menos impostos indiretos. Proporcionalmente, o País tem mais impostos indiretos e menos impostos diretos. No imposto do consumo é mais difícil de se dar um tratamento desigual para desiguais. Quando você vai fazer, até certo ponto é possível. Eu dei o exemplo, como é o caso da energia elétrica e da água. S

Fabio Louzada no topo do mundo

*Grayce Rodrigues | Publish Ideas

Aos 35 anos, economista celebra expansão do Grupo Eu me banco e anuncia abertura da EMB University nos EUA

Educação e alta performance são características marcantes na trajetória do economista Fabio Louzada, ex-bancário que transformou o gap de formação dos profissionais do mercado financeiro em negócio. Com 250 mil alunos e projeção de ultrapassar a marca de 300 mil em 2025, o Grupo Eu me banco acaba de anunciar a sua mais nova operação: a EMB University.

"Em 2019, aos 30 anos, eu vim pela primeira vez para Nova York, no primeiro ano da Eu me banco Educação. Foi apertado, contando os centavos. Cinco anos depois, eu volto para Nova York com uma mentalidade totalmente diferente, com a Eu me banco mais consolidada. E, mais do que isso, volto anunciando uma empresa em solo americano, a EMB University, que transformará o modo de estudar offshore e investimentos internacionais", revela o executivo.

Entre os diferenciais da EMB University, está a imersão com professores advisors que atuam no mercado americano. A iniciativa é pioneira, e foi desenhada por Louzada e seus sócios com foco em atender profissionais que desejam migrar a carreira para os Estados Unidos ou ser referência em investimentos internacionais. "Há perspectivas de atender também brasileiros que moram nos Estados Unidos, mas estão em subempregos. É uma oportunidade única de formação, com uma metodologia que transformou milhares de carreiras no Brasil e que foi aprimorada para conectar os nossos alunos com o mercado norte-americano", explica Fabio Louzada.

O Grupo Eu me Banco chega na reta final de 2024 em plena expansão e resultados que fazem jus ao impacto que as suas spin-offs (como a EMB School), programas de formação e MBAs têm na operação das instituições financeiras. Louzada comemora a boa fase. "O mercado financeiro é parte importante do DNA do grupo, e isso reflete no modo como pensamos a educação para o profissional que atua ou sonha em trabalhar nesse mercado, apostamos no networking como combustível nesse processo. Mais de 12 mil alunos foram contratados e promovidos por meio do nosso método de ensino. Em breve, esse movimento chegará em cidades como Miami e Nova York".

Com sede ampla de três andares na Av. Paulista, faturamento superior a R$ 2 milhões por mês e planos de aumentar o time comercial, o Grupo Eu me banco é um espelho da postura de Fabio Louzada, consolidado como líder empresarial e referido, pela Anbima e pelo Prêmio iBest 2024, como um dos 20 maiores influenciadores de investimentos do país.

No dia 23 de novembro, no evento Conexão EMB, em São Paulo/SP, Fabio Louzada dará mais detalhes sobre a EMB University e as novidades que o Grupo Eu me banco está preparando para 2025. Para mais informações, basta acessar o perfil @eumebancoeducacao nas redes sociais. ■



Fotos: Divulgação



DINHEIRO NO BOLSO
Preparação para as promoções vai além da simples pesquisa de preços: clientes economizam para gastar durante o evento

OTIMISMO EM ALTA COM A BLACK FRIDAY

Estudo mostra que dois a cada três consumidores vão aproveitar as ofertas de uma das datas mais importantes do ano para o comércio

A Black Friday, marcada para 29 de novembro, já mobiliza não apenas o varejo, mas também os consumidores, que estão cada vez mais atentos às oportunidades de compras. Segundo uma pesquisa da empresa de tecnologia Wake, em parceria com o Opinion Box, 32,5% dos brasileiros começaram a acompanhar os preços dos produtos no final de julho, indicando um planejamento antecipado para aproveitar as ofertas. A pesquisa revela ainda que 37,8% dos entrevistados planejam iniciar esse acompanhamento em outubro, apenas um mês antes da Black Friday. Esses números demonstram uma tendência crescente de preparação financeira e pesquisa de mercado por parte dos consumidores brasileiros, que buscam garantir boas oportunidades de compra.

O levantamento, que entrevistou 1.076 consumidores de todas as regiões do País, com um nível de confiança de 95% e margem de erro de 3 pontos percentuais, mostra que a preparação para a Black Friday vai além da simples pesquisa de preços. Segundo os dados, 66,4% dos consumidores afirmam que costumam economizar dinheiro especificamente para gastar durante o evento. Dentro deste grupo, 23,5% começaram a poupar logo após o Dia dos Pais, em agosto, ou seja, cerca de três meses antes da data. Outros 19,6% guardam dinheiro um mês antes, enquanto 17,7% economizam ao longo do ano todo.

Os marketplaces surgem como os principais destinos para os consumidores que buscam ofertas na Black Friday, superando até mesmo os motores de busca como Google e Bing. O Instagram também se destaca como uma importante ferramenta de pesquisa de preços, ocupando uma posição de destaque acima das lojas físicas nesse aspecto. Essa mudança no comportamento de pesquisa reflete a crescente digitalização do consumo e a preferência dos compradores por canais online para encontrar as melhores ofertas.

A expectativa de compra para a Black Friday 2024 é alta, com 66% dos brasileiros planejando participar do evento. Por outro lado, 23% dos entrevistados ainda estão indecisos e 11% não pretendem comprar. Entre os indecisos, 42,2% afirmam que irão às compras se encontrarem uma oferta que realmente valha a pena, enquanto 24,1% dependem de ter dinheiro disponível na data.

O que torna a Black Friday tão atraente para os consumidores? A pesquisa mostra que a data é vista como o momento ideal para adquirir itens de necessidade (55%) e de desejo (45,9%). Além disso, alguns consumidores aproveitam a ocasião para atualizar produtos que já possuem, com 20,9% indicando que compram uma versão nova de itens que já têm.

As categorias mais desejadas são eletrônicos e informática, seguidas por eletrodomésticos e eletroportáteis. Isso faz sentido, considerando os descontos atrativos em produtos de alto valor, como smartphones e laptops, que são bastante procurados durante a Black Friday. Como resultado, a pesquisa aponta que a maioria dos consumidores (23,2%) pretende gastar acima de R$ 1 mil neste ano.



COMO PAGAR?
Cartão de crédito parcelado lidera as intenções de pagamento durante a Black Friday, sendo a escolha de 38,3% dos consumidores

Em relação às formas de pagamento, o cartão de crédito parcelado lidera as intenções de uso, sendo a escolha de 38,3% dos consumidores. Em seguida, 24% pretendem utilizar o cartão de crédito à vista. O Pix aparece em terceiro lugar na preferência dos entrevistados, com 22,6% planejando usar essa modalidade de pagamento.

A pesquisa da Wake e do Opinion Box indica que a Black Friday 2024 promete ser um evento importante para o varejo e para os consumidores, que cada vez mais se preparam com antecedência para aproveitar as melhores ofertas e garantir uma experiência de compra satisfatória. A expectativa é que as vendas sejam impulsionadas pelo planejamento e pela busca estratégica por descontos em produtos de alto valor.

FOTOS: ELSON ALMEIDA/AFP | DIVULGAÇÃO

O NOVO CICLO DE ALTAS DA SELIC



FOTOS: CRISTIANO MARIZ/AG. O GLOBO | MATEUS BONOMI/AGIF VIA AFP

Os juros tiveram de subir no Brasil porque a economia está aquecida, há desconfiança em relação ao equilíbrio fiscal e eventos climáticos devem pressionar a inflação. Apesar do freio esperado no crédito, a sinalização de continuidade no Banco Central trouxe alívio

Regina PITOSCIA

JUNTOS
Roberto Campos Neto (esq.) e Gabriel Galípolo na sede do BC: sinais de uma transição sem conflitos na instituição



ALINHADO
Fernando Haddad, que foi o articulador da indicação de Gabriel Galípolo à presidência do BC, evitou comentar a decisão do Copom

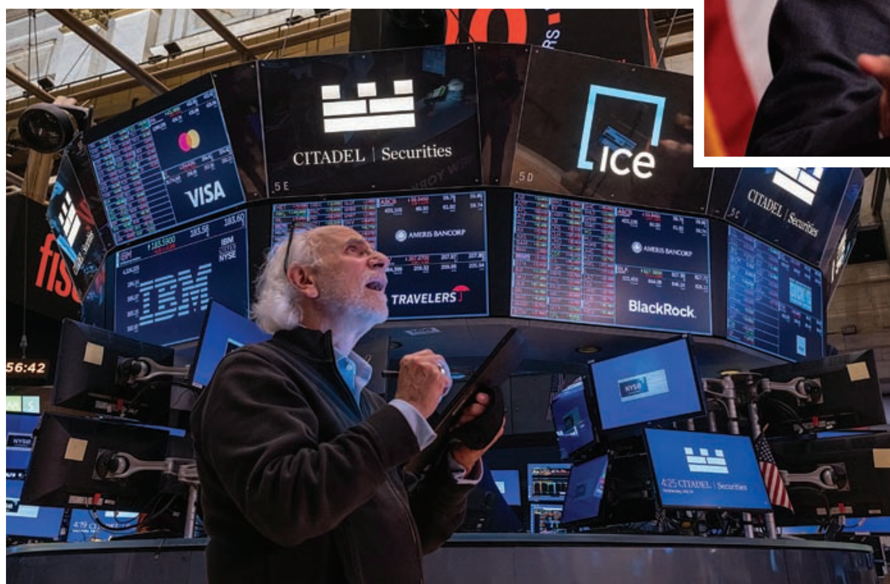
A iniciativa do Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central de aumentar os juros em 0,25 ponto percentual era esperada pelo mercado e tinha fundamentos técnicos. Mas foi a decisão unânime que trouxe alívio. Gabriel Galípolo, que deve assumir a presidência do BC a partir de 2025 após ser indicado pelo governo, referendou a primeira alta da Selic na terceira gestão do presidente Lula, demonstrando alinhamento com Roberto Campos Neto, atual comandante do BC. Isso afasta o temor de uma mudança de rumo na política monetária e de um cavalo de pau na política econômica por parte do petista. A sinalização é de que a instituição manterá o controle da inflação, deixando de se dobrar às seguidas críticas de Lula aos juros altos.

A alta da Selic e a queda dos juros americanos, também anunciada na última quarta-feira (18), devem favorecer o Brasil com aumento na entrada de capital estrangeiro, queda do dólar e freio na inflação. Antes de mais nada, esse novo ciclo de elevação das taxas, que deve ser breve, tem o objetivo de segurar as expectativas, diante de várias pressões inflacionárias. Seca, queimadas e as enchentes no Sul devem impactar os preços de alimentos como café, açúcar e laranja – fortes candidatos a serem os vilões da temporada. Mas, além disso, a questão fiscal e o aquecimento da economia também podem resultar em descontrole inflacionário.

A Selic passou de 10,50% para 10,75% ao ano, uma alta que interrompe o movimento de redução iniciado pela autoridade monetária em agosto de 2023. Com isso, o juro real está em 6,5%, o segundo mais elevado do planeta. A taxa deve continuar subindo nas três próximas reuniões do Copom. Diante do atual cenário, a aposta é de que nesse curto ciclo de alta o juro básico da economia chegue em fevereiro de 2025 em 11,75% ou 12% ao ano. Tudo vai depender do comportamento do câmbio, da valorização do real frente ao dólar.

Queda de 0,5 p.p. nos juros dos EUA favorece as operações de "carry trade", atraindo mais dinheiro estrangeiro para o Brasil. A cotação do dólar pode cair





OTIMISMO
Operador da bolsa de Nova York (NYSE); o mercado acionário comemorou a queda de juros nos EUA. No alto, o presidente do Fed, Jerome Powel: sem garantia de novos cortes

Nos EUA, o corte foi de 0,5 ponto porcentual. A banda pela qual transitam as taxas agora vai de 4,75% a 5% ao ano. Esse recuo nos juros americanos tende a contribuir para a queda da moeda americana nos mercados internacionais, e deve estimular os investidores a buscar opções mais atraentes para alocar seus recursos em países emergentes, como o Brasil. Esse movimento contrário dos juros e a diferença entre as taxas permitem operações mais rentáveis no mercado doméstico. "Isso alarga o *spread* e propicia as chamadas operações de *carry trade*, trazendo o dinheiro estrangeiro para cá. Por isso, a tendência racional é de contenção na cotação do dólar", explica Luiz Rogé, economista, gestor de investimentos e sócio da Matriz Capital Asset. Com o dólar mais sossegado e até em queda, há uma redução nos preços de produtos importados, retirando parte da pressão inflacionária. Esse fator tem um forte peso na execução da política monetária, segundo o especialista.

Não houve surpresas com a decisão do Copom, que já estava precificada em outros ativos do mercado, como juros futuros ou ações frente aos eventos climáticos que estão prejudicando safras de vários produtos. Para Hemelin Mendonça, especialista em mercado de capitais e sócia da AVG Capital, "há pressões sobre a inflação em alimentos e logística em decorrência das queimadas. As secas também provocam fortes impactos, na medida em que impedem o transporte e escoamento de produtos por rios, que ficam intransitáveis, encarecendo os fretes".

Os dados do boletim Focus do Banco Central, que refletem as projeções do mercado para a macroeconomia, já revelavam desde abril que os agentes trabalhavam com a perspectiva de avanço da inflação, segundo o professor de economia da FGV EAESP Renan Pieri. "A demanda aquecida, o PIB crescendo mais que o esperado, salários mais altos, mais renda, são todas pressões de alta para a inflação, além da questão fiscal. Há sinais de dificuldade para o governo conseguir alcançar as metas do arcabouço fiscal." Nesse contexto, em que é preciso reancorar as expectativas com uma política monetária mais restritiva, o professor espera por mais dois ajustes para cima na Selic este ano, de 0,25 p.p. em novembro e outro de igual tamanho em dezembro, o que levaria a taxa para 11,25%.

A situação fiscal do País é um dos prin-

FOTOS: ANDREW HARNIK/GETTY IMAGES VIA AFP | SPENCER PLATT/GETTY IMAGES VIA AFP

cipais entraves para a economia brasileira, porque alimenta as projeções de alta de inflação, fornece sustentação aos preços do dólar, pode afugentar o capital estrangeiro e impede a estabilidade ou queda dos juros. “O aspecto fiscal é muito ruim, de pressão sobre os juros, e sem perspectiva de melhora com o Orçamento engessado, a destinação obrigatória de recursos e o crescimento das despesas, comprometendo o arcabouço fiscal”, afirma Rogé, da Matriz Capital. O que foi previsto no arcabouço fiscal, como déficit zero em 2024 e superávit na dívida pública em 2025, perdeu credibilidade na opinião do professor associado da Fundação Dom Cabral Carlos Primo Braga.

“O mercado espera por um sinal do governo em relação ao controle das contas públicas, que até agora não veio”, ressalta Pieri. Ele lembra que o calendário eleitoral pode levar as autoridades econômicas a represar algumas medidas, para anunciá-las após as eleições. Na tentativa de equacionar a situação e defender o poder de compra da moeda, o Banco Central atua com as ferramentas que tem. A principal delas é a política monetária, calibrando os juros de modo a perseguir a meta de inflação anual fixada em 3%, com a possibilidade de variação de 1,5 ponto porcentual para cima ou para baixo. As projeções do Focus apontam para uma inflação de 4,4% em 2024 e de 4% no ano que vem.

De concreto, o professor Braga lembra que estamos com uma inflação acumulada de cerca de 4,25% em 12 meses, com a possibilidade de ultrapassar os 4,5%, o teto da meta. Para ele, esse números precisam ser analisados cuidadosamente pelo futuro presidente do BC. Ainda que haja um componente político na questão, já que Galípolo foi indicado por Lula, ele terá de convencer o mandatário, sempre com duras críticas à elevação dos juros, de que é preciso manter a restrição monetária e evitar a desancoragem das expectativas dos agentes econômicos. Somente dessa forma será possível iniciar uma política de queda dos juros em 2025 ou 2026. Nesse sentido, Galípolo, que é o atual diretor de Política Monetária do BC, tem sinalizado uma postura técnica.

O avanço de 1,4% do PIB no segundo trimestre deste ano levou a uma revisão para o crescimento do País em torno de 3%, quase o dobro das projeções iniciais. O mercado de trabalho também tem surpreendido, apresentando uma taxa de desemprego de 6,9% no segundo trimestre de 2024. É o menor nível em dez anos. Esse vigor da economia também entrou no radar de preocupações e foi destaque no comunicado emitido pelo Copom após a reunião da última quarta-feira. Juros mais elevados também são usados para encarecer o crédito e frear o aumento da demanda.

NOS EUA Em relação ao cenário externo, parece ser inquestionável que a queda dos juros americanos traz alívio para a definição dos rumos da Selic. No entanto, os diretores do BC revelaram dúvidas sobre quando e qual será o tamanho de nova redução das taxas nos EUA. Isso porque Jerome Powell, o presidente do Fed, Banco Central americano, logo após anunciar a queda de 50 pontos-base dos juros, não deu garantias de continuar promovendo cortes, nem de que serão na mesma proporção, como aguardava o mercado. Apenas negou que não haverá aumento desses juros e deu indicações de que o ciclo iniciado de queda deve terminar quando a taxa atingir os 2,9% ao ano. “O Fed postergou o início do ciclo de corte nos juros. No Brasil, o processo teve início bem antes, em agosto do ano passado. Não podemos dizer que o País está na contramão, eles iniciaram o processo mais tarde. Os contextos também são diferentes. Lá, a perspectiva é de que os EUA entrem em recessão técnica, com o desemprego aumentando de maneira rápida, assim como a inadimplência”, acrescenta Pieri. Para reanimar a economia, o Fed iniciou a queda dos juros

Ao mesmo tempo, o professor Braga, da Fundação Dom Cabral, aponta que os EUA começaram a subir os juros em março de 2022, quando estavam em 0,25% ao ano, e vieram nessa escalada até atingir os 5,5%. Já o Brasil vem diminuindo os juros há mais de um ano, e teve a necessidade de engatar um novo movimento de alta porque a economia está aquecida e com várias incertezas e pressões inflacionárias no horizonte. S

10,75% PASSOU A SER O VALOR DA TAXA SELIC COM A DECISÃO DO BANCO CENTRAL NA QUARTA-FEIRA (18)

6,5% É O JURO REAL NO BRASIL, O SEGUNDO MAIS ELEVADO DO MUNDO. A RÚSSIA TEM O MAIOR (9,1%)


Leticia Leal Ferreira
Consultora Comercial AFR
3 anos e 6 meses na Verdera
5 anos
verdera
verdera
omz.ag

Fundo americano L Catterton pretende levantar pouco mais de R$ 1 bilhão com a venda de 70% do capital da rede varejista



REDE PAULISTA Grupo expandiu suas lojas nos últimos anos, mas resultado segue negativo

Alexandre INACIO

St. Marche vai para a prateleira

Com 29 lojas na Grande São Paulo, uma em Santos e outra em Campinas, a rede paulista de supermercados St. Marche foi colocada na prateleira por seus controladores. Depois de oitos anos, o fundo americano L Catterton quer agora se desfazer do ativo e contratou a Vinci Partners para conduzir o processo de M&A. A ideia é levantar R$ 1,1 bilhão com a venda de 70% do capital que possui na varejista, conforme apuração do Valor Econômico.

Essa não é a primeira vez que o fundo americano tenta sair do negócio. Em 2021, representantes do L Catterton chegaram a se reunir com os fundadores do St. Marche, Bernardo Ouro Preto e Victor Leal — que devem seguir na sociedade com uma participação conjunta de 20% —, para adequar o estatuto social da empresa a fim de realizar um IPO na bolsa de valores do Brasil. A expectativa era listar as ações no Novo Mercado da B3, mas não deu tempo. Só que a maré virou, a volatilidade do mercado cresceu e a janela para listagem dos papeis acabou fechando. Contudo, a estrutura de governança da empresa foi mantida até agora, inclusive com a publicação dos balanços trimestrais.

Algumas razões justificam o movimento do L Catterton. A primeira são os resultados do St. Marche. Ainda que a varejista tenha elevado em 15% sua receita líquida em 2023 para R$ 1,1 bilhão, a empresa fechou o ano passado no vermelho, com prejuízo de R$ 62 milhões. E essa não foi a primeira vez que o resultado foi negativo. Em 2022, as perdas anuais já haviam somado R$ 66 milhões. O segundo motivo é operacional. O prazo do fundo criado pelo L Catterton para captar os recursos para investir no St. Marche está perto do fim e a gestora precisa devolver o capital aos investidores.

Ainda não foi definido como o negócio se dará. Seja uma venda secundária de toda participação do fundo ou uma tranche primária que injete recursos no caixa, todas as propostas serão ouvidas. Seja como for, o eventual comprador provavelmente terá que injetar recursos para acelerar o processo de crescimento da rede e manter os índices de alavancagem sob controle. Há alguns anos, o St. Marche tomou medidas para ajustar sua dívida para melhorar sua estrutura de capital. Nos últimos meses, a empresa alongou sua dívida de curto prazo com os bancos para melhorar o caixa e manter os investimentos. Entre empréstimos e debêntures, as dívidas somavam pouco mais de R$ 300 milhões.

Agora, resta saber se o L Catterton vai conseguir negociar o St. Marche pelo preço exposto na gôndola ou se terá que negociar com os interessados algum tipo de desconto. Afinal, como manda a tradição, certos clientes pagam um pouco menos quando já possuem alguma relação com o supermercado.



FATIA MINORITÁRIA Fundador da rede de supermercados, Bernardo Ouro Preto permanecerá como sócio do St. Marche mesmo após a venda da controladora

 | FOTOS: DEMIAN GOLOVATY | ANA PAULA PAIVA/VALOR



CÉSAR SOUZA
FUNDADOR E PRESIDENTE DO GRUPO EMPREENDA

LIDERAR A EXECUÇÃO, DIFERENCIAL DECISIVO DA ESTRATÉGIA

Sabemos que é muito baixo o percentual de implementação das estratégias empresariais. A execução tem sido um verdadeiro "Calcanhar de Aquiles" de estratégias bem-concebidas, que não conseguem sair do papel.

Muitos líderes queixam-se de que suas equipes possuem elevado grau de "resistência à mudança" , mas a causa raiz de vários fracassos na execução reside no fato de não terem tido o cuidado de planejar devidamente o desdobramento da estratégia em ações concretas e, muito menos, de envolver e engajar as pessoas nos diferentes níveis com as decisões sobre rumos e prioridades da empresa.

Como transformar sonhos em realidade? Como fazer objetivos desejados se transformarem em resultados concretizados?

Comprometer os gestores mais relevantes não significa apenas comunicar a estratégia em uma reunião de fim de ano e fazer uma festa ou criar um slogan e um "grito de guerra" para simbolizar o momento.

> "Comprometer os gestores não significa apenas comunicar a estratégia em uma reunião de fim de ano e fazer uma festa ou criar um 'grito de guerra' para simbolizar o momento"

Dar voz aos gestores e dirigentes nos diferentes níveis, no momento de construção da estratégia, é fundamental para gerar senso de pertencimento a algo maior, aumentando muito o índice de sucesso na implementação.

Para liderar a execução eficaz da macroestratégia é fundamental desdobrá-la em cada unidade de negócio e em cada área funcional, traduzindo-a em direcionadores, prioridades, indicadores, metas e planos de ação, com responsáveis, prazos e apoios necessários para "cascatear" a estratégia até a linha de frente.

Esse conjunto engloba oferecer ferramentas de apoio, de processos e de indicadores para o devido acompanhamento.

Comprometimento rima com envolvimento. Isso exige que gestores e pessoas relevantes participem de, pelo menos, algumas etapas da concepção da estratégia. Foi-se o tempo em que formular a estratégia era missão de uns poucos e a execução ficava como responsabilidade dos demais. A ultrapassada filosofia gerencial de separar o conceber do executar, o pensar do fazer, criou esse distanciamento do sonho de uns poucos para a realidade de muitos.

A execução é parte integrante da estratégia, e não algo a ser pensado após sua definição. Estratégia e execução não são estáticas, são muito dinâmicas e precisam andar de mãos dadas, par e passo, por meio de contínuo monitoramento de progressos e obstáculos, em conjunto com um processo intenso e proativo de ajustes.

Porém, não é apenas a forma de conceber a estratégia que causa dificuldades na sua implementação. Um conjunto de atitudes em uma empresa já sinaliza quando existem altas chances de sucesso ou não.

Alguns sintomas claramente indicam quando a empresa terá baixo nível de execução como, por exemplo, a busca de desculpas; alto grau de individualismo; falta de clareza nos resultados desejados; comodismo, complacência, paternalismo; busca de culpados; muita improvisação; e falta de foco.

Por outro lado, alguns sinais evidenciam quando uma estratégia tende a ser bem implementada, tais como postura de dono; alta integração entre equipes; disciplina; assertividade nas iniciativas; velocidade e senso de urgência, dentre algumas outras atitudes.

Os líderes precisam transformar em realidade tangível uma visão de futuro dos negócios. Isso passa, necessariamente, pela concepção da estratégia de forma coordenada com a execução, potencializando o clima interno e possíveis sinergias a partir de um diálogo construtivo nos diferentes níveis da empresa.



Inscrições prorrogadas

O mais criterioso e tradicional prêmio concedido pela imprensa às empresas que se destacaram em seus setores está de volta! Pioneiro na inclusão de questões ambientais, sociais e de governança, com uma metodologia consagrada.

Inscreva-se gratuitamente até o dia
30 de setembro de 2024

- Avalie a gestão da sua empresa;
- Participe de uma noite de gala com grandes nomes do mercado;
- Faça networking de alto impacto;
- Veja de perto como grandes empresas estão atuando em áreas de alta relevância;
- Ganhe visibilidade em uma edição especial da ISTOÉ Dinheiro.

Inscreva sua empresa gratuitamente
em **asmelhoresdadinheiro.com.br**

ISTOÉ Dinheiro





OS 22 MELHORES CARROS PARA VOCÊ ADQUIRIR

A Revista MOTOR SHOW avaliou os carros zero-quilômetro oferecidos hoje e indica as melhores opções nas diferentes categorias

Esta edição da DINHEIRO traz a seguir o encarte especial Compra do Ano da revista MOTOR SHOW nº 454. Concedido anualmente por essa publicação da EDITORA TRÊS, o prêmio é caracterizado pelo brasão acima, que, ao longo de dez anos, consolidou-se como um dos mais cobiçados do mercado. A premiação evoluiu com a indústria. As categorias mudaram segundo as movimentações do mercado, refletindo as novas tendências. Com a grande evolução da eletrificação, os carros híbridos concorrem diretamente com os tradicionais, apenas a combustão. Os 100% elétricos, entretanto, foram separados em categorias específicas. Dada a oferta mais limitada e a rivalidade entre opções de carrocerias distintas, estes foram separados por faixa de preço.

Na última década, também foram atualizados critérios, que passaram a variar conforme a categoria analisada – nos segmentos de entrada, por exemplo, são avaliadas características como relação custo-benefício, consumo e outros aspectos racionais, enquanto em outras, mais caras ou específicas, foi dada uma atenção maior para pontos como luxo, potência e prazer ao volante. Também houve a preocupação de refletir a realidade do mercado. Para ser eleito a Compra do Ano em sua categoria, o carro deveria estar à venda na data de fechamento da lista de vencedores – 10 de agosto – e ter sido avaliado pela equipe da revista. Os campeões foram organizados por ordem de popularidade, começando pelos onipresentes SUVs, como o leitor poderá conferir a seguir.

Renault Kardian



VERSÕES

Evolution	R$ 112.790
Techno	R$ 122.990
Première Edition	R$ 132.790

Suspensões e robustez de um SUV com surpreendente prazer ao volante



Há duas décadas, hatches médios, peruas e sedãs vêm sumindo, e tudo vira SUV – eles já são quase metade das vendas. Mesmo quem não é SUV vira um: Fiat Pulse, Volkswagen Nivus, Honda WR-V, Caoa Chery Tiggo 3X, entre outros, são hatches compactos "disfarçados" de utilitários esportivos – mais ou menos como os primeiros Mercedes-Benz GLA e BMW X1, que depois se remediaram. Mas, para quem busca um SUV e não pode/quer pagar caro, mimetizam algumas das características mais cobiçadas deles. São o que chamamos de aventureiros, mas podem ser considerados "SUVs de entrada".

Nos últimos anos, a vitória foi do Pulse, que roubou o título do Nivus. O vencedor agora é o Renault Kardian. Sucessor do Stepway, tem visual caprichado e de fato parece bem superior a um hatch, pois usa o mesmo truque do Fiat e do antigo Honda WR-V: em relação ao modelo do qual deriva (Sandero), mantém base e lateral, mas tem capô elevado e faróis e lanternas "descaracterizados" para se desassociar. Não que precisasse: a nova geração do Sandero não veio ao Brasil, mas evoluiu muito, e as vendas dispararam na Europa, onde tem versão similar ao Kardian (o novo Dacia Stepway).

Com a base RGMP, o Kardian não tinha por que esconder a origem de "baixo custo": tem dirigibilidade excelente, graças à mecânica com o econômico 1.0 turbo de 125 cv e 220 Nm (mais forte da categoria) associado a um câmbio automatizado de seis marchas e dupla embreagem rápido e com trocas manuais por aletas. Acelera de 0-100 km/h em menos de 10 segundos e tem suspensões robustas e firmes na medida para uma tocada levemente esportiva, mesmo com bons 21 cm livres do solo.

Na cabine, o modelo aventureiro segue a tradição de Logan/Sandero/Duster, com espaço maior que nos rivais, e tem um acabamento dentro da média, com painel digital simples, porém combinado a uma boa lista de equipamentos, com seis airbags e ar-condicionado digital desde a opção de entrada – enquanto a de topo tem até seletor de modos de condução, câmeras 360º, ACC e monitor de ponto-cego, além de incrementos no visual externo e no habitáculo, como a iluminação por LEDs.



Potência 125 cv **Torque** 220 Nm **Porta-malas** 358 litros **Consumo** B **Versão indicada** Techno

Peugeot 2008



VERSÕES

Active	R$ 139.990
Allure	R$ 149.990
GT	R$ 169.990

Maior e melhor, ganha "cara" de SUV, mecânica Fiat e fica mais competitivo



Passamos aqui aos SUVs "de verdade"... ou não. Sucesso absoluto, os utilitários compactos devastaram os segmentos de peruas, hatches médios e sedãs. Têm cara de SUV, mas raramente oferecem tração 4x4. Conquistam mais pelo visual, pela posição de guiar alta e pelo maior vão livre do solo. É a categoria mais disputada do mercado, com ofertas que vão do equilibrado e competente líder Volkswagen T-Cross ao simpático e potente veterano Jeep Renegade, passando por boas opções como Hyundai Creta e Nissan Kicks… Mas vence o Peugeot 2008, que acaba de estrear.

Afinal, após anos sendo mais uma "peruinha" aventureira, tímida nas dimensões e na atratividade, o 2008 cresce e aparece: com 4,30 metros de comprimento e visualmente igual ao modelo europeu lançado como modelo 2020 e atualizado no ano passado, ele chega atrasado, mas com muito potencial, com um porte que o deixa mais imponente e alinhado aos rivais.

Derivado do 208, não tem o espaço interno de um Honda HR-V, o vencedor do ano passado, mas seu porta-malas é bom e ele é bem equipado. Um dos grandes destaques é o design criativo e único – tanto no exterior cheio de recortes quanto na cabine, onde a posição de guiar é única. O modelo aprimora o chamado i-Cockpit, com o novo e belo quadro de instrumentos digital (3D na versão top, 2D nas outras) visto por cima do volante pequeno e ovalado, e também capricha no acabamento.

A mecânica Fiat entra no lugar do 1.2 turbo europeu. É um 1.0 turbo e, como todo três cilindros, vibra um pouco e tem um ruído característico, mas que não se ouve muito na cabine devido ao bom isolamento acústico. São 130 cv e 200 Nm, com um bom desempenho e consumo contido. O rodar não é afiado como no T-Cross, pois a prioridade é o conforto – realmente um ponto de destaque, graças às suspensões bem macias.

Por fim, todas as versões têm faróis full-LED e freio de mão elétrico, e há alerta de ponto cego na intermediária e diversos ADAS (exceto ACC) na GT, que ainda tem visual esportivo, com faróis "3D" e teto panorâmico. Além de tudo, o novo 2008 estava sendo vendido com desconto de R$ 20 mil na tabela acima.



› **Potência** 130 cv › **Torque** 200 Nm › **Porta-malas** 374 litros › **Consumo** B › **Versões indicadas** Allure e GT

BYD Song Pro



VERSÕES	
GL DM-i	R$ 189.800
GS DM-i	R$ 199.800

Com preço de rivais a combustão, pode rodar como elétrico ou híbrido



Liderado pelo Compass nacional desde que ele foi lançado, em 2016, o segmento de SUVs médios é um dos mais cheios de lançamentos. Com acabamento impecável, variadas opções mecânicas e bom custo-benefício, o Jeep segue no topo do ranking e não levou o prêmio por pouco: sua maior novidade é a ótima versão 2.0 turbo a gasolina com tração integral, então acabou vencendo como SUV 4x4. E quem roubou seu lugar aqui foi uma novidade chinesa: o Song Pro, que será o primeiro carro da BYD feito no Brasil.

Nesta mesma categoria, tivemos lançamentos de modelos como o Caoa Chery Tiggo 7 (barato, mas com mecânica fraca e pós-venda ruim), o Toyota Corolla Cross melhorou e chegou perto da liderança (racional, mas ainda com alguns defeitos), o chinês Ford Territory mudou de geração (mas ainda não nos conquistou), o Honda CR-V virou um excelente híbrido (mas caro e, por isso, difícil de recomendar) e, por fim, o GWM Haval H6, campeão do ano passado, ganhou uma nova versão plug-in mais equilibrada – e também quase levou nosso selo.

Mas o Song Pro, uma espécie de versão "light" do conhecido Song Plus, chegou na última hora com um pacote que lhe traz muitas vantagens em relação aos rivais na faixa de R$ 200 mil – preço de Compass 1.3 turbo intermediário, Corolla Cross 2.0 top (ou híbrido básico) e cia. –, tem design atual e elegante e, com 4,74 metros de comprimento, muito mais espaço interno.

Mas o que o torna mais interessante é sua mecânica: é um híbrido plugável bem mais potente que o Corolla Cross, com até 235 cv, 300 Nm de força elétrica (imediata) e 0-100 km/h em apenas 7,9 segundos. E o melhor é que, diferentemente de outros plug-in, não é tão dependente das recargas, funcionando muito bem tanto no modo 100% elétrico (roda quase 100 quilômetros) como no híbrido (mesmo com a bateria descarregada, fizemos mais de 18 km/l na cidade e 16 na estrada). É verdade que acabamento e posição de guiar não ficam no nível do Compass, as suspensões são macias demais e ele fica devendo equipamentos – mas, ainda assim, o Song Pro é uma belíssima compra. Leia a avaliação completa nesta edição.



Potência até 235 cv **Torque** 300 Nm **Porta-malas** 520 litros **Consumo** A **Versão indicada** GS

BMW X1



VERSÕES

sDrive18i	R$ 299.950
sDrive20i X Line	R$ 344.950
sDrive20i M Sport	R$ 365.950

Prazer ao volante, cabine luxuosa, muita eficiência e tecnologia amigável



O que define um carro "premium"? Não só o preço, mas também qualidade construtiva, refinamento mecânico e acabamento, entre outros fatores objetivos – e alguns subjetivos. Hoje o termo é usado indiscriminadamente, e é verdade que a diferença entre as marcas premium e as "generalistas" pode ficar tênue, principalmente nos extremos das gamas. Entre os SUVs médios acima de R$ 300 mil, há japoneses generalistas, mas sofisticados, como os híbridos Toyota RAV4 e Honda CR-V, e chineses potentes como o GWM Haval H6 GT, entre outros. Por melhor que sejam, porém, não são premium (prova disso é que essas montadoras têm submarcas para disputar o mercado de luxo tradicional).

Entre as marcas já bem estabelecidas, é um segmento sem novidades: Land Rover Discovery, Jaguar F-Pace, Audi Q3 e Mercedes-Benz GLA, por exemplo, aguardam novas gerações. Destes, o mais interessante é o Audi, que, com 231 cv e tração integral, garante mais prazer ao volante. Mas, comparados ao BMW X1, todos envelhecem instantaneamente. Nesta geração, que estreou no ano passado já levando o título de Compra do Ano e agora conquista o bicampeonato, o modelo se encorpou e, enfim, tem o design de um legítimo SUV, com visual e posição de dirigir que os amantes do segmento tanto desejam.

A cabine sofisticada é digna de um modelo de luxo, e o painel lembra o do elétrico iX. Há acabamentos de alumínio, bancos dianteiros bem modelados e muito espaço, além de um amplo teto panorâmico. Para completar, o X1 capricha na tecnologia, com condução semiautônoma, assistentes de ré e de estacionamento, navegador GPS nativo com realidade aumentada, head-up display e mais – tudo fácil de operar.

Na mecânica e ao volante, também tem todo o refinamento que se espera de um modelo de luxo de verdade, com opções de motor turbo 1.5 ou 2.0. Prefira a última, de 204 cv e 320 Nm: tem fôlego de sobra e entrega, conforme o modo de condução escolhido, ótimo desempenho ou um consumo excepcional. Já a direção é precisa e as suspensões garantem conforto e boa dinâmica – sem decepcionar em eventuais estradas de terra.



Potência 156 ou 204 cv **Torque** 300 Nm **Porta-malas** 434 litros **Consumo** A **Versão indicada** X-Line

Mercedes-Benz GLS



VERSÕES

450 4MATIC	R$ 979.900

Ele é a versão SUV do sedã Classe S, o mais luxuoso modelo da marca



Ao falar em SUV grande, é inevitável pensar nos clássicos ultraluxuosos Land Rover Range Rover e Mercedes ML. O primeiro venceu no ano passado, mas quem ganha este ano é o segundo. Agora renovado, é um híbrido leve e tem seu V6 turbinado a gasolina de 381 cv e 500 Nm ajudado por um pequeno motor-gerador elétrico – o que garante um consumo razoável, na faixa de 6 km/l na cidade e 10 na estrada, e desempenho que surpreende para um SUV de 5,21 metros. E não errei: o GLS é mesmo 20 cm mais longo que o já enorme Range Rover, e do tamanho de algumas picapes médias, além de extra-largo e com entre-eixos de 3,13 metros.

Basta entrar na cabine para entender por que é tão grande por fora: são sete lugares, sendo que a segunda fileira é muito espaçosa e, na terceira, adultos com 1,75 m de altura viajam bem, com direito a tomada USB, saídas de ar com temperatura independente... Além disso, todos os bancos têm rebatimento elétrico para facilitar operação e acesso e, mesmo com sete ocupantes, ainda sobram mais de 300 litros de porta-malas.

E se o alemão há um tempo mudou de nome e virou GLS, foi para deixar bastante claro que é o SUV do Classe S (assim como o GLE nasce do Classe E, etc.). Serve meio que como uma declaração ou certificado – afinal, o sedã sempre foi símbolo do que a marca faz de melhor e de mais sofisticado. Então, a experiência a bordo é especial em todos os mínimos detalhes: a suspensão a ar pode ser abaixada pra facilitar a entrada, e basta encostar as portas que ele termina de puxá-las; a segunda fileira tem bancos elétricos e cortinas de privacidade nos vidros; o som Burmeister é absurdamente bom; há head-up display colorido, navegação com realidade aumentada, isolamento acústico absurdo… Uma lista sem fim.

Ao volante, impressiona ainda mais, com suspensões que fazem parecer que flutua sobre o asfalto, e que se ajustam às condições: em uma direção mais "empolgada", elas fazem o SUV contornar curvas com estabilidade surpreendente. Sem falar no acerto geral perfeito, que o deixa tão bom de guiar que você não quer abrir mão – só usei a direção autônoma nível 2 para testá-la (garanto: é o melhor sistema do mercado).



› **Potência** 381 cv › **Torque** 500 Nm › **Porta-malas** 890 litros › **Consumo** E › **Versão indicada** Versão única

Jeep Compass/Commander



VERSÕES 4X4	
Compass Limited TD350	R$ 249.990
Compass Overland Hurricane	R$ 269.990
Compass Blackhawk Hurricane	R$ 279.990
Commander Overland TD380	R$ 298.990
Commander Overland Hurricane	R$ 308.290
Commander Blackhawk Hurricane	R$ 279.990
Compass Série S 4xe PHEV	R$ 279.990

Com um novo 2.0 turbo a gasolina, a dupla feita em Goiana divide o prêmio



Embora tenha perdido para o BYD Song Pro na categoria SUV médio, o Compass é uma excelente opção também em versões com tração dianteira. Mas as que honram a tradição da marca são as 4x4 – que, antes apenas com motor 2.0 a diesel, perderam atratividade com a elevação do preço do combustível e a alta desvalorização. Mas agora há uma nova opção 2.0 turbo a gasolina, e foi ela que levou o Jeep a ser Compra do Ano na categoria SUV 4x4 – trazendo a reboque o irmão com até sete lugares e vencedor do ano passado, o Commander (não tivemos como não dividir o prêmio: ambos ganharam a nova opção, embora ela tenha se adequado melhor às suspensões do Compass Blackhawk).

Outros competidores incluem SUVs "raiz", com carroceria sobre chassi, não monobloco, como Toyota SW4 e Blazer (que sacrificam o conforto e têm dirigibilidade pior em nome de maior capacidade off-road, mas não são para todo mundo) e, ainda, o vencedor anterior, Ford Bronco (precisa se atualizar) e modelos como Haval H6 PHEV34 e Mitsubishi Eclipse Cross, que são AWD, mas com pouca aptidão fora de estrada.

Especialmente a partir da última atualização, o Compass ficou muito acima dos rivais em acabamento interno e, principalmente, em usabilidade (tem boas interfaces, com comandos claros, sem dependência exagerada de telas) e na ergonomia, com uma posição de dirigir ótima. Já o Commander pega isso, dá um toque extra de sofisticação nos materiais e ainda adiciona um visual diferenciado e mais dois assentos (porém é mais pesado e tem dinâmica pior).

Embora as versões a diesel tenham bons 170 cv e 350 Nm, recomendamos as novas 2.0 turbo – ou Hurricane, como a marca prefere chamar o motor – de 400 Nm e 272 cv. Como dissemos na avaliação da edição passada, se o 1.3 flex equilibra consumo e desempenho e o 2.0 a diesel entrega força e tração 4x4, o 2.0 turbo a gasolina combina o melhor dos dois mundos. E toda essa potência é acompanhada de suspensões que não decepcionam na hora de encarar curvas.



Potência 170 cv a 272 cv **Porta-malas** 410 e 661 litros **Versão indicada** Qualquer Hurricane

Honda City Hatchback



› VERSÕES

LX	R$ 113.600
EX	R$ 120.100
EXL	R$ 129.100
Touring	R$ 138.000

Espaçoso e extremamente econômico, ele tem uma dirigibilidade impecável



Ao longo dos anos, os modelos desta categoria se sofisticaram para atender tanto às novas leis de segurança – que passaram a exigir airbag duplo, ESP etc. – quanto às demandas do consumidor ávido por tecnologia. Além disso, cresceram e não são mais tão compactos: o Hyundai HB20 é o único que ainda tem menos de 4 metros, e alguns são quase médios, com mais de 4,30 no caso dos japoneses Toyota Yaris e do campeão deste ano, o Honda City Hatchback.

O curioso é que este Honda e o Peugeot 208 vêm revezando o título. Ambos são excelentes projetos, que premiamos nas estreias – o Peugeot na edição 2021, e o Honda na 2023 (com a pandemia, não tivemos prêmio em 2022). Já na última edição, o Peugeot venceu graças aos preços atraentes e às novas versões. Depois, a opção 1.0 turbo com câmbio CVT tomou o lugar da 1.6, mas decepcionou pela lentidão nas respostas (a versão 1.0 é ótima na cidade, mas sofre na estrada). Para piorar a situação do francês, o City ganhou versões mais acessíveis.

Vale abrir um parênteses aqui, pois o VW Polo chegou perto de vencer a dupla: andou se reinventando com as interessantes opções/variantes Track (sem facelift, na prática o sucessor do Gol) e Robust (trabalho/aventureira) e cresceu nas vendas. Mas a plataforma MQB sente o peso da idade, e, embora seja ótima compra nas versões de entrada, não foi páreo para o Honda.

Voltando ao City, as novas opções não têm mimos como ar automático com saídas traseiras, ADAS, bancos em couro e painel digital, mas mantêm multimídia moderna, DRLs de LED, rodas de liga aro 15 diamantadas e seis airbags. Na EX, soma chave presencial, câmera de ré, rodas aro 16, faróis de neblina, piloto automático e apoio do braço. Além disso, o City Hatchback tem comprimento de SUV compacto, embora seja mais baixo: raspa a dianteira às vezes, mas é mais estável, com uma dinâmica excelente proporcionada pelo acerto impecável de suspensões e direção. Por fim, o motor 1.5 aspirado tem injeção direta e o câmbio CVT é excelente, garantindo um consumo mais baixo que o dos rivais 1.0 turbo, quase de híbrido (faz 18 km/l facilmente na estrada).



› Potência 126 cv **› Torque** 155 Nm **› Porta-malas** 268 litros **› Consumo** A **› Versão indicada** EX

Mercedes-Benz Classe A



VERSÕES

A 200 AMG Line	R$ 344.900
AMG A 45 S 4MATIC	R$ 593.900

Um compacto luxuoso e bom de guiar, e também um hot hatch extremo



Reestilizado em 2023, o Classe A chega à sua quinta vitória consecutiva ajudado pela tímida oferta de rivais em um segmento de mercado que foi abandonado no Brasil pelas marcas generalistas e, mesmo entre as de luxo, não é popular: o Audi A3 tem apenas uma versão 2.0 turbo de 204 cv e 300 Nm e o BMW Série 1 chega só com o 1.5 três cilindros de 140 cv e 220 Nm. Contra essas opções mais “básicas”, a Mercedes-Benz tem o superior A 200 AMG Line, com a vantagem da eletrificação, ainda que seja híbrido leve.

Na versão de entrada, um motor-gerador elétrico preenche os “vazios” do 1.3 quatro cilindros turbo de 163 cv e 270 Nm, garantindo acelerações surpreendentes e retomadas imediatas. É mais rápido que o BMW e perde por pouco para o Audi no 0-100 km/h – que faz em bons 8,2 segundos, com a vantagem de ser extremamente econômico graças à ajuda elétrica (em nossos testes, marcamos 13,5 km/l na cidade e 17,5 na estrada).

É caro? Sim, mas entrega: o silêncio a bordo é total, e bastam cinco minutos ao volante para se deslumbrar com a dirigibilidade perfeita – direção, freios e posição de guiar são irrepreensíveis. E a cabine, pioneira no design agora copiado por todos, integra perfeitamente as telas do cluster e do sistema multimídia e tem acabamento primoroso. Além disso, tudo é bem fácil de usar, com controles touch, mas que não interferem negativamente na experiência ao volante (e os ajustes do ar-condicionado, por exemplo, são rápidos e intuitivos, feitos por botões). Ainda há itens como os bancos “dinâmicos”, que se movimentam suave e discretamente durante a viagem para não cansarem o corpo, um teto panorâmico enorme, estacionamento autônomo, retrovisores externos antiofuscante e muito mais mimos.

Pena que a marca não venda mais o A 35 AMG, de 306 cv e 400 Nm, que era o mais equilibrado da linha. Mas quem gosta de acelerar não vai se decepcionar, pois, no outro extremo, ainda há o insano hot hatch sem rivais da Audi e da BMW no Brasil: o A 45 S AMG oferece o quatro cilindros mais potente do mundo, com 421 cv e 500 Nm, 0-100 km/h em 3,9 segundos e escape com sonoridade que remete aos saudosos V8 aspirados da AMG.



Potência 163/421 cv **Torque** 270/500 Nm **Porta-malas** 350 litros **Versões indicadas** Ambas

Volkswagen Virtus



VERSÕES	
170 TSI MT	R$ 112.990
170 TSI AT	R$ 119.990
Comfortline 200 TSI MT	R$ 131.990
Highline 200 TSI MT	R$ 142.990
Highline 250 TSI MT	R$ 155.990

Racional, espaçoso e bem equipado, conquista com as versões de entrada



Muitos sedãs compactos cresceram para poder servir tanto a quem busca um carro familiar de entrada mais espaçoso quanto para substituir sedãs médios. Questão de estratégia industrial: com a mesma plataforma, a marca faz hatch, SUV compacto e sedã "quase médio". É o caso de Chevrolet Onix Plus, Volkswagen Virtus e Honda City, que aposentaram – ou relegaram a segundo plano, com versões importadas específicas e caras – sedãs maiores e melhores das mesmas marcas (Cruze, Jetta e Civic, respectivamente).

Olhando o mercado como um todo, são boas opções, pois oferecem o mesmo (ou mais, no caso de porta-malas, por exemplo) que os SUVs compactos por preços mais baixos – e ainda garantem, por questões construtivas, melhor dinâmica e menor consumo. Mas não substituem os médios, ao menos não para quem está acostumado a eles. São inferiores em dirigibilidade e conforto, pois têm bases mais simples (suspensão por eixo de torção em vez de multilink e outras soluções econômicas).

Então, evite as versões de topo, que concorrem com bons médios de verdade como Toyota Corolla e Nissan Sentra, ainda que nas opções mais simples, pois os maiores são mais negócio na faixa de R$ 150 mil adiante. Já olhando as opções mais baratas, a partir de R$ 120 mil, ficamos entre o renovado Virtus e o City, e não foi uma escolha fácil. O Honda tem mecânica mais moderna, um 1.5 aspirado com injeção direta e consumo menor e um pacote ótimo, que rendeu o prêmio à versão hatch.

No fim, o Virtus vence: compensa o acabamento pior com boas ofertas – as versões mais acessíveis já têm itens como seis airbags, faróis full-LED, carregador por indução e painel digital (8"), além de muito espaço interno (graças também ao maior entre-eixos), um porta-malas enorme (como o do rival) e a mecânica 1.0 turbo 170 TSI, com potência de 109/116 cv e um ainda bom torque de 170 Nm. Anda bem tanto com o câmbio manual de engates precisos quanto com o automático de seis marchas (as opções intermediárias têm o 1.0 de 128 cv e 200 Nm e a top Exclusive, das fotos, o 1.5 de 150 cv e 250 Nm).



Potência 128/150 cv **Torque** 270/500 Nm **Porta-malas** 521 litros **Consumo** B/C **Versão indicada** 170 TSI

Honda Civic

VERSÕES

Híbrido	**R$ 265.900**

Com um sistema híbrido genial, ele é caro, mas vale quanto custa



A categoria já foi mais disputada, porém, com o avanço dos SUVs, acabou sendo abandonada por algumas marcas: o Chevrolet Cruze saiu de linha e o Volkswagen Jetta tem só a versão GLI, enquanto suas opções mais baratas deram lugar a configurações "top" de Onix Plus e Virtus. Isso fez a Toyota, que já era líder, reinar com o Corolla – que não muda desde 2018, quando estreou em versões tradicional e híbrida levando nosso prêmio. Após o tricampeonato, porém, perdeu no ano passado para o Honda Civic, outro que deixou o papel de nacional para um intermediário (o novo City), voltando importado, também híbrido e um tanto caro – mas extremamente atraente. E agora chega ao bicampeonato.

Mas onde alguns veem crise, outros veem oportunidade: em vez de apostar só em sedãs intermediários ou no extremo superior da gama, sem encarar diretamente o Corolla, a Nissan mantém o Versa e ainda traz o ótimo Sentra mexicano renovado e mais competitivo *(leia nesta edição)*. Tanto ele quanto o Corolla básico são bem melhores que sedãs compactos "top" ou SUVs de igual valor – e excelentes opções, mais racionais e superiores em construção, dinâmica, conforto, espaço e consumo.

E há o BYD King, que chegou na última hora e ainda não avaliamos. Híbrido plug-in, ele é promissor em teoria: um pouco mais barato que o fraco Corolla Híbrido de 122 cv, o novato tem 209 ou 235 cv, mais que os 184 cv do Civic – porém 320 Nm de torque, o mesmo que o Honda (e desempenho similar). É mais barato e plugável, mas fica devendo equipamentos e jamais recomendaríamos um carro que ainda não testamos – os chineses às vezes erram feio em dinâmica, ergonomia e dirigibilidade.

Estes são justamente pontos fortes do Honda, que tem suspensões e direção excepcionais. Mas o grande destaque é o sistema híbrido: na maior parte do tempo, o sedã é movido pelo motor elétrico, com o quatro cilindros atuando como gerador. Este só traciona o eixo dianteiro quando é mais eficiente (fizemos médias de 25 km/l na cidade e 22 na estrada). E, se você pedir mais potência, volta a usar o elétrico e reage com vigor digno de um BEV. Ou melhor, pois "simula marchas" para dar sensação de carro a combustão (com ruído na cabine). Genial!



› **Potência** 184 cv › **Torque** 315 Nm › **Porta-malas** 495 litros › **Consumo** A › **Versão indicada** Versão única

BMW Série 3



VERSÕES	
320i GP	R$ 322.950
320i Sport GP	R$ 343.950
320i M Sport	R$ 363.950
330e M Sport	R$ 422.950
M3 Competition	R$ 829.950

Um sedã que honra tanto o slogan da marca quanto o termo "premium"



Por muito menos do que custa um Série 3, você pode comprar o Civic ao lado, que é um híbrido muito mais econômico. Ou, pelo mesmo valor, o também híbrido Honda Accord, que é maior, mais potente e equipado similarmente. Mas poucos deixam de comprar um sedã "premium" por critérios racionais – interferem na escolha fatores como tradição e, sobretudo, status. Daí esta categoria especial para sedãs das marcas de luxo tradicionais – e o BMW, vencedor do ano passado, é mais uma vez a nossa escolha.

O projeto não é o mais novo, mas nem parece: a cabine foi atualizada e é muito bem acabada, com materiais de primeira e ultratecnológica, com direito a som Harman Kardon, head-up display e belíssimas telas integradas de cluster e infoentretenimento – sem sacrificar a ergonomia ou a usabilidade. Tudo pode ser controlado pelas telas ou por voz, claro, mas também por botões "reais", redundantes, no console e no volante, que roubam menos atenção: os únicos que exigem usar a tela são os do ar-condicionado, mas são claros e rápidos de acessar.

Faz sentido em um carro que honra o slogan da marca ("puro prazer de dirigir") e prioriza a experiência ao volante: bastam poucos minutos ao volante do Série 3 para deixar bem claro, mais uma vez, as diferenças entre as marcas premium, ou de luxo, e as tradicionais – ainda mais em um clássico como este sedã, que mantém a fórmula de tração traseira, capô alongado e motor transversal (como no Mercedes-Benz Classe C).

A posição de guiar é perfeita, com o volante e o banco amplamente ajustável e o pedal do acelerador pivotado no assoalho, e a dirigibilidade é impecável, mais esportiva do que nos rivais – não só na versão M5 de 510 cv, mas também no ótimo híbrido plugável 330e, de 292 cv, e no 2.0 turbo flex de entrada. Este último tem "só" 184 cv, mas 320 Nm: pode ser dócil, econômico e muito silencioso, mas também mostrar desempenho surpreendente no modo Sport – ajudado pelo excelente câmbio de oito marchas, pela direção precisa e afiada e pelas suspensões excepcionais, que ajudam a garantir a dinâmica exemplar.



› **Potência** 184 a 510 cv › **Torque** 320 a 650 Nm › **Porta-malas** 460 litros › **Versões indicadas** 320i e 330e

Honda Accord



VERSÃO
Híbrido **R$ 332.400**

Perfeito para o consumidor discreto e racional que não precisa de um SUV



Como já dissemos na avaliação deste novo Accord, não julgamos quem compra SUVs, mesmo que não precise de sua altura extra, da versatilidade da cabine ou de eventual capacidade off-road, no caso dos 4x4. Mas, pra quem não precisa disso, os sedãs são melhores em espaço, prazer ao volante, dinâmica, eficiência e conforto. Ainda mais os grandes, espécie rara entre marcas generalistas: Ford Fusion e Volkswagen Passat já deixaram de ser fabricados e Hyundai Azera e Toyota Camry não são mais vendidos no Brasil, então resta só o Honda. Que acaba sendo uma opção quase única, pois disputa com os novos e ultrassofisticados – porém caríssimos – Mercedes-Benz E 300 (258 cv e 400 Nm) e BMW 530e (299 cv e 450 Nm), além do velho Lexus ES 300h (211 cv e 220 Nm).

O Accord se mostra a melhor opção por oferecer o mesmo espaço “absurdo” dos alemães (são 2,83 metros de entre-eixos e 574 litros de porta-malas), e também boa parte dos itens de tecnologia deles, por cerca de metade do preço. Pode não ter eixo traseiro esterçante, suspensão a ar, bancos com massagem e outros luxos que se vê nos alemães e justificam, em parte, o preço maior, mas tem uma cabine com acabamento impecável e materiais nobres, além de bancos com diversos ajustes elétricos e itens como head-up display e ADAS avançados.

Mas o que o destaca – mesmo diante dos rivais alemães – é seu sistema híbrido mais inteligente e apto/eficiente tanto para o uso urbano quanto para viagens. Ele dispensa recarga e, apesar de ter “apenas” 184 cv, oferece 348 Nm elétricos – ou seja, instantâneos, garantindo retomadas imediatas e aceleração de 0-100 km/h em 6,9 segundos, contra 6,3 dos (mais potentes) alemães, e isso com médias acima de 20 km/l e sem recargas demoradas. Aletas no volante permitem aumentar a recuperação de energia, a direção é rápida e as suspensões, silenciosas, priorizam o conforto sem sacrificar a dinâmica.

De fato, nenhum carro deste valor entrega melhor equilíbrio entre porte, equipamentos, tecnologia, consumo e racionalidade. Tudo isso em um pacote que não garante o mesmo status dos alemães, para quem prefere andar em um carro quase tão bom, mas sem chamar atenção. Mais *low-profile*.



Potência 184 cv **Torque** 370 Nm **Porta-malas** 574 litros **Consumo** A **Versão indicada** Única

Chevrolet Spin



VERSÕES	
LT5 MT	R$ 121.790
LTZ 7 AT	R$ 139.990
Premier AT	R$ 147.190

Ganhou um novo rival de sete lugares, mas continua sendo a melhor opção



Na edição 2023, com a aposentadoria do Honda Fit e o provável fim da Chevrolet Spin, eliminamos a categoria de minivans. Mas, como já havia feito com seu (Corsa) Classic, a marca americana percebeu que o velho projeto da minivan, nascido em 2012 e pago há tempos, ainda podia gerar frutos: resolveu lançar uma nova versão com visual modernizado e alinhado com o da nova Montana, com direito a faróis finos full-LED e uma nova cabine. A Spin 2025 chegou a tempo de enfrentar o novo Citroën C3 Aircross, que se autoproclama SUV e tem bons 23 centímetros livres do solo, ante 19 do Chevrolet – mas, ao volante e no posicionamento, está mais para minivan (aliás, se olharmos só visual, a Spin se esforça cada vez mais para parecer um SUV).

Nascida com base própria para ser uma van, apesar da idade avançada, a Spin teve diversas melhorias nesses 12 anos. Por incrível que pareça, ainda entrega um conjunto superior ao do modelo francês, que deriva de um hatch compacto popular que é bom para o que se propõe, mas simplório e popular demais para esse segmento acima de R$ 120 mil. Mesmo com motor 1.0 turbo mais potente e câmbio CVT, o modelo francês não se destaca muito diante da Spin 1.8 com transmissão automática tradicional (que ganhou um novo módulo de controle e deixou a minivan mais econômica): o acerto geral dos dois modelos, principalmente de suspensões e do sistema de direção, ainda garante uma dirigibilidade mais agradável no Chevrolet.

Os dois carros têm opção de sete lugares, mas a Spin tem mais espaço na terceira fileira e um porta-malas muito maior, principalmente quando com cinco passageiros (710 contra 493 litros). E a maquiada no interior da minivan adicionou itens como painel digital, frenagem automática e monitor de ponto cego e ar-condicionado automático, garantindo ótima relação custo-benefício. Além disso, o acabamento é melhor que no Citroën e o banco traseiro desliza para variar o espaço nas fileiras de bancos e porta-malas. Para quem busca espaço acima de tudo ou precisa de sete lugares, mas não quer gastar o dobro no Jeep Commander, a Spin é a melhor opção.



Potência 111 cv **Torque** 174 Nm **Porta-malas** 710 litros **Consumo** B **Versão indicada** LTZ 7 AT

RAM Rampage



› VERSÕES

Rebel Diesel	R$ 251.990
Rebel Gasolina	R$ 261.990
Laramie Diesel	R$ 262.990
Laramie Gasolina	R$ 272.990
R/T	R$ 289.990

A caminhonete com base de SUV aprimora uma receita de muito sucesso



Entre as picapes monobloco que derivam de hatches, praticamente só existe a Fiat Strada: a Volks até mantém a moribunda Saveiro enquanto não lança uma maior, derivada do T-Cross – de olho no segmento mais interessante, inaugurado em 2015 por Fiat Toro e Renault Oroch. São um pouco maiores, também monobloco, mas derivadas de SUVs (são chamadas de intermediárias). Comparadas às médias, têm a conveniência da caçamba combinada a um rodar mais confortável, menor consumo e porte mais compacto.

Quase uma década depois, a picape derivada do Duster não fez sucesso, mas a italiana virou fenômeno de vendas. Depois vieram Chevrolet Montana (do Tracker), Ford Maverick (do Bronco Sport) – campeã das últimas duas edições, tem uma versão híbrida de 194 cv e tração dianteira, e uma 2.0 turbo 4x4 de 253 cv. Mas quem a superou foi a RAM Rampage, que, após a última eleição, ganhou versões a diesel que se somaram às 2.0 a gasolina de 272 cv e 400 Nm da estreia – com desempenho brilhante e 0-100 km/h em 7 segundos, mas consumo alto. Para quem busca igual valentia e conforto, porém com economia, o 2.0 Multijet de 170 cv e 280 Nm (deve ser trocado em breve, mas é ótimo) e o mesmo câmbio de nove marchas levam a picape a 100 km/h em 11 segundos – mas você faz 13 km/l.

A plataforma é a mesma da Fiat Toro, e isso não é ruim: era da Chrysler-Dodge-Jeep-RAM e serviu de base para os Jeep Compass e Renegade, entre outros. É robusta e bem calibrada para as condições brasileiras. E a cabine é a do Commander – o mais refinado Jeep de Goiana (PE) – e muito superior à da Maverick (a rival terá melhorias em breve; de qualquer modo, ainda é a única híbrida, e, dependendo do seu uso, vale mais a pena).

Por fim, a dirigibilidade e o isolamento acústico de ambas as versões são excepcionais, e a vibração e o ruído na cabine da configuração a diesel são semelhantes aos da movida a gasolina (algo que é raro nas marcas generalistas). Já a capacidade de carga da opção 2.0 Multijet supera uma tonelada – bem mais do que nas gigantescas RAM "de verdade" a gasolina.



› **Potência** 170 ou 272 cv › **Torque** 170 ou 280 Nm › **Caçamba** 980 litros › **Versão indicada** Rebel Diesel

Ford Ranger



VERSÕES

XL 2.0 MT 4x4	R$ 244.990
XLS 2.0 AT 4x4	R$ 264.490
XLS V6 AT AWD	R$ 289.990
XLT V6 AT AWD	R$ 295.790
Limited V6 AT AWD	R$ 326.990
Limited V6 AT AWD (TOP)	R$ 351.990
Raptor V6 Biturbo AT	R$ 469.700

Seja a 2.0, a V6 ou a Raptor de 397 cv, virou a nova referência do segmento



A Chevrolet S10 venceu as últimas três edições pelo bom conjunto, atualizado em 2021 com turbina de geometria variável, entre outras melhorias: entregava melhor desempenho e ótimo custo-benefício, além de uma linha mais variada que a da líder Toyota Hilux. Este ano, ainda ganhou um upgrade, mas não levou. Não perdeu para a japonesa, que tem uma década de projeto, nem para a "nossa" Volkswagen Amarok – que ganhou facelift na primeira geração, de 2014, enquanto na Europa é totalmente nova e compartilha uma plataforma inédita com a Ford Ranger. E é justamente esta última, que estreou após a premiação passada, que vence agora.

Não por acaso, depois que a Ranger mudou, as vendas dela dispararam e ela roubou a vice-liderança da Chevrolet. A nova base garante conforto acima da média para uma picape sobre chassi, e a cabine bem acima das rivais, com uma bela tela, mas também comandos redundantes para facilitar o uso, além de detalhes como dois porta-luvas, banco traseiro mais confortável, caçamba com trava elétrica e degrau para ajudar a subir.

Sempre com tração nas quatro rodas, a oferta começa com o econômico quatro cilindros 2.0 turbodiesel de 170 cv e 405 Nm e câmbio manual ou automático de seis marchas, que garante desempenho equivalente ao de rivais como a também nova (e ruim) Fiat Titano, a Mitsubishi L200 e a Nissan Frontier. Mas a Ranger fica ainda melhor com o V6 turbodiesel de 250 cv e 600 Nm e o câmbio de dez velocidades que a deixam quase tão rápida quanto a Amarok – e capaz de fazer médias de 7,5 km/l na cidade e mais de 10 na estrada, além de ter tração AWD com boa capacidade off-road e um modo integral que também pode ser usado no asfalto, em pisos molhados e/ou escorregadios.

Seja qual for a versão, ela é superior às rivais em vibração e ruído na cabine, graças ao excelente isolamento acústico/estrutural, e pode ter ADAS avançados. Por fim, a cereja do bolo é a insana e maravilhosa Raptor, como o V6 biturbo a gasolina de 397 cv e 582 Nm, 0-100 km/h em 5,8 segundos, amortecedores Fox e mais. Por si só, já seria motivo para a Ranger vencer.



Potência 170 a 397 cv **Torque** 405 a 590 Nm **Caçamba** 1.250 litros **Versões indicadas** XL, XLT e Raptor

Ford F-150



VERSÕES

Lariat	R$ 519.990
Black	R$ 519.990

A Chevrolet trouxe sua nova Silverado, mas ela não superou a líder de vendas



Com o agronegócio em alta, a categoria cresce de um modo impressionante. São as picapes do dono da fazenda, que busca capacidade fora de estrada e de carga, mas, acima de tudo, quer muito luxo, potência e conforto, com preferência por "motorzões" a gasolina. A RAM foi a primeira marca a aproveitar esse mercado e vendeu muita picape sozinha até outras marcas reagirem. Em 2022, a Ford trouxe a F-150, e, no ano passado, chegou a nova Chevrolet Silverado. Elas são grandes demais para usar na cidade, mas excepcionais em estradas, principalmente as de terra – onde suspensões sofisticadas atuam com maestria, especialmente no modelo da Ford, e sem decepcionar na estabilidade no asfalto. É um dos motivos para, mesmo que a linha 2025 não tivesse chegado, a F-150 ser bicampeã. No conjunto, não há rival melhor, e ela não é líder "eterna" de vendas por acaso.

Primeiro, porque preenche os requisitos de luxo com uma posição de dirigir excelente garantida por ajustes elétricos amplos dos bancos, volante e até dos pedais, tampa da caçamba também elétrica, bancos ventilados, teto panorâmico (raro em picapes) e estribo automático, além de diversos ADAS e som Bang & Olufsen com 14 alto-falantes. Agora, ainda ganhou head-up display, painel com cluster e multimídia "ligados" e novos materiais, com o uso de cromados na versão Lariat e pretos na Black (como no visual externo). Segundo, porque tem um V8 a gasolina de 405 cv e 556 Nm e um câmbio de dez marchas para acelerar como esportivo (com 0-100 km/h em 7,1 segundos) e ainda fazer 9 km/l (e rodar mais de mil quilômetros sem abastecer, graças ao tanque de 136 litros).

Para quem ainda não se convenceu, a Ford F-150 tem 4x4 com opção para asfalto (4H), reduzida, bloqueio do diferencial traseiro e de sete modos de condução, com ajuste até mesmo da sonoridade do escape. Por fim, é prática: a caçamba tem iluminação, nicho com chave, sensor de carga e uma nova tampa que se abre vertical ou horizontalmente, como na Fiat Toro, enquanto a cabine tem porta-objetos até sob o assento traseiro (onde, aliás, há espaço e conforto de sobra).



Potência 405 cv **Torque** 556 Nm **Caçamba** até 1015 kg **Consumo** E **Versão indicada** Black

Ford Mustang



VERSÕES

GT Performance	R$ 529.000

Motor V8, tração traseira e brutalidade: um esportivo com sabor de nostalgia



Tem carros que ficamos felizes em premiar, e o Mustang é um deles. É o melhor esportivo para comprar hoje, mesmo não sendo equilibrado como o Porsche 718 (Compra do Ano 2024) e ficando longe de ser o modelo mais potente da categoria. Ganha por entregar sensações brutas e puras – fiéis ao seu próprio legado, e ao de todos os *muscle cars* – e por ter o magnífico motor 5.0 Coyote naturalmente aspirado, sem turbina ou eletrificação, que entrega 488 cv e 564 Nm de modo deliciosamente malcriado.

Os esportivos elétricos podem bater recordes de aceleração com seu torque instantâneo, mas o Mustang é um carro que faz você não conseguir parar de guiar– e rápido! –, gastando centenas e centenas de reais em gasolina. Isso porque trabalha com "explosões", como seu motor a combustão: a transmissão de dez marchas é moderna e sofisticada, mas, selecionando os modos mais esportivos, tem trocas com "coices", como se você soltasse a embreagem rapidamente, instigando o motorista.

E as respostas do motor V8 *old school* ao comando do pé direito, sem turbina ou lag, são sempre instantâneas – e, mais do que o torque imediato dos elétricos, o que empolga é o crescente, a progressividade dessa entrega, o modo como sobem as rotações, as marchas e a velocidade, de modo "analógico", assim como a sinfonia de seu V8 (que se ajusta conforme o modo de condução, de discreta, pra não incomodar vizinhos, a escandalosa, com uso permitido só em pistas fechadas).

O Ford Mustang tem as qualidades dos esportivos a combustão, e seus defeitos, levados ao extremo. Além de "barulhento", polui muito, pois gasta muito (está bem: andando a 110 km/h faz mais de 10 km/l, mas é difícil se controlar). E é um carro que nada fácil com o motorista: as suspensões magnéticas são capazes de ir de aceitáveis no asfalto ruim a sob medida para as pistas, mas ele ainda exige cuidado, pois tende a sair de traseira – outra sensação que enriquece a experiência em um esportivo que nos lembra o que estamos perdendo com a eletrificação e a "tecnologização". Tem um toque de naftalina, como nos modos retrô de seu painel (que é digital).



Potência 488 cv **Torque** 564 Nm **Porta-malas** 382 litros **Consumo** D **Versão indicada** Versão única

BYD Dolphin



› VERSÕES	
GS	R$ 159.800
Plus	R$ 184.800

Com qualidade e preço surpreendentes, o modelo chinês abalou o mercado



A grande transformação do segmento de elétricos de entrada ocorreu no ano passado, quando chegaram BYD Dolphin e GWM Ora 03. Por R$ 150 mil, eles forçaram uma forte redução de preços de carros inferiores e que antes eram vendidos na mesma faixa de preço, como os pequenos Caoa Chery iCar, JAC E-JS1 e Renault Kwid E-Tech. Ainda assim, entre esse trio e os chineses, para quem busca seu primeiro modelo elétrico, os últimos são bem mais atraentes em porte, potência e equipamentos.

O novo e bom BEV da GWM chegou após a eleição passada, mas não superou seu conterrâneo por questões como o porta-malas menor, a ausência de estepe (o Dolphin tem em sua versão mais acessível) e as interfaces meio complicadas. E, embora o Ora vença por boa margem em potência e torque (171 cv e 250 Nm contra 95 cv e 180 Nm), essa não costuma ser a prioridade nos carros elétricos, de uso principalmente urbano – e, se for pegar estrada, o BYD roda 291 quilômetros, contra 232 do rival. Além disso, se sua prioridade é potência, nas versões de topo, por cerca de R$ 180 mil, o Dolphin tem 204 cv e 300 Nm, levando boa vantagem sobre o GWM, que mantém o mesmo motor. E pode rodar mais: 330 quilômetros, um pouco além dos 319 do Ora 03 mais potente.

Com formas da carroceria que lembram o saudoso Honda Fit, o BYD tem comprimento de hatch compacto – 4,12 metros de comprimento e entre-eixos de sedã médio (2,70 metros). Isso significa espaço amplo tanto para o motorista quanto para até três passageiros – podendo até levar um quarto. E isso sem abrir mão do maior porta-malas da categoria (de 345 litros e com o estepe de verdade, contra 228 do Ora).

E o Dolphin Mini, versão menor do BYD? Chegou equipado demais, com itens que o Dolphin básico não tem, então não rompeu (para baixo) a barreira de R$ 100 mil. Por R$ 115.800, tem 75 cv e 130 Nm, com alcance de 280 quilômetros. A mecânica não é ruim, mas porta-malas e cabine são menores e, na comparação, não compensa (e ainda tem suspensões ruins). Faria mais sentido ser vendido "pelado" por R$ 90 mil.



› **Potência** 95/204 cv › **Torque** 180/300 Nm › **Porta-malas** 345 litros › **Consumo** A › **Versão indicada** GS

Renault Megane E-Tech



O melhor modelo da marca em anos é um excelente e divertido carro elétrico



A Renault acredita em elétricos desde antes de serem "obrigação". Aposentou o ótimo Zoe, de 2012, mas acertou em cheio com o Megane E-Tech, que o substitui – embora com outra receita. Meio hatch, meio SUV, ressuscita um velho nome em um moderno crossover. Com 4,20 metros, o mesmo que um T-cross, tem design externo tipicamente francês, ousado e estiloso – e exclusivo, pois, diferentemente de outros elétricos, não tem versões a combustão, de maior volume. O Volvo C40 não teve chance diante dele porque, apesar de excelente, é R$ 80 mil mais caro e tem potência e desempenho similares, sem oferecer vantagens suficientes para justificar a diferença (e o EX30, de R$ 229.950, decepciona na usabilidade).

Não é só no design externo o Megane conquista. Quando o motorista se aproxima, há uma coreografia de luzes e a maçaneta salta para recebê-lo. E a cabine surpreende pelo espaço, além de ter design intrigante e com acabamento refinado – mais próximo das marcas premium do que das "generalistas". Falta um teto panorâmico, mas, no resto, é criativo e bonito.

O ambiente com Google nativo tem o Maps na versão para elétricos, que indica a carga ao chegar ao destino, e o cluster digital tem informações claras e é fácil de usar. De série, volante aquecido, iluminação ambiente, sensor de chuva, ar bizona… Não há direção semiautônoma, só a frenagem automática de emergência e o leitor de placas, além de uma câmera retrovisora, que ajuda bem na visibilidade (sacrificada pelo design).

› VERSÕES
EV60 Optimum Charge **R$ 279.990**

Ao volante, amortecedores filtram o piso perfeitamente e o silêncio é absoluto, sem sons artificiais. Na cidade, a agilidade é notável e faz o carro parecer até mais potente, com 0-100 km/h em 7,4 segundos – e ainda é possível ajustar a recuperação de energia usando as aletas no volante. Em estradas, mostrou equilíbrio notável, direção afiada e desempenho empolgante – afinal, tem 220 cv e 300 Nm –, mas sem ser bruto ou incômodo, e com consumo moderado. A personalidade muda conforme o modo de condução: em uma tocada esportiva, a direção direta garante agilidade – e dirigibilidade extremamente agradável.



› Potência 220 cv **› Torque** 300 Nm **› Porta-malas** 440 litros **› Consumo** A **› Versão indicada** Versão única

BMW iX



› VERSÕES	
xDrive40	R$ 699.950
xDrive50 Sport	R$ 889.950
M60	R$ 1.101.950

Inovador e único, além de bom de guiar e extremamente espaçoso e luxuoso



É difícil não ser um tanto repetitivo, ainda mais com um carro como o BMW iX, que chegou e já foi eleito Compra do Ano 2024 nesta categoria de elétricos sem limite de preço. Aqui, disputam modelos que vão do recém-reformulado SUV-cupê BMW iX2, de R$ 443.950, ao exagerado sedã BMW i7, de R$ 1,3 milhão, incluindo o surpreendente crossover chinês BYD Tan. Mas o eleito é, outra vez, o futurista BMW iX, um crossover-SUV sem igual. Nascido para ser elétrico, aproveita a maior liberdade construtiva dos BEVs e é o equivalente elétrico do X5, um dos sucesso da marca.

No "lado SUV", o modelo alemão tem um bom vão livre do solo (o i5, por exemplo, raspa em tudo) e tração integral, o que até ajuda bem no off-road leve. Mas o iX é mais "urban chic": seu negócio é exclusividade, luxo e conforto. E isso fica claro tanto no design externo quanto ao entrar na superespaçosa cabine "estilo lounge" com um grande e belo teto panorâmico: basta encostar as enormes portas que ele termina de puxá-las sozinho, o motorista senta em uma bela poltrona e o banco traseiro lembra um sofá. O luxo máximo aparece também no acabamento primoroso e nas interfaces inovadoras, sem falar nos detalhes de cristal, nos som Bowers & Wilkins com 30 alto-falantes, nos ADAS extremamente precisos...

A tração é sempre integral, e a potência parte de adequados 326 cv no xDrive40 e sobe a 523 cv na opção xDrive50. Com um centro de gravidade baixo, rodas traseiras esterçantes e ótimas suspensões a ar ajustáveis, o iX tem ótima dinâmica, ainda mais considerando sua altura, com uma dirigibilidade inesperadamente esportiva. Falando nisso, ainda há a versão esportiva oficial, xDrive M60, com 619 cv e mais de 1.000 Nm, que chegou depois (um i5 M60 em versão SUV).

Sem marchas, o iX tem o modo B, que, além de permitir "dirigir com um pedal", serve de freio motor, aumentando a recuperação de energia e ajudando nas reduções. Inteligente, ao se aproximar de outro carro, reduz automaticamente para alimentar a bateria. Luxuoso, espaçoso, versátil e inovador, é um elétrico especial – e com alcance de 528 quilômetros.



› **Potência** 326 a 619 cv › **Torque** 630 a 1.015 Nm › **Porta-malas** 500 litros › **Versão indicada** XDrive50i

BMW i5 M60



› VERSÕES

M60	R$ 759.950

Ele preserva o legado do mítico M5 na era de esportivos movidos a bateria



Há alguns anos, algumas classes executivas de aviões se tornaram tão luxuosas que as companhias acabaram com a primeira classe – e, nas que a mantiveram, ela ficou absurdamente cara e luxuosa (a ponto de passar do ponto?). O mesmo aconteceu com alguns carros de luxo: alguns sedãs "executivos" como BMW Série 5 e Mercedes-Benz Classe E ficaram tão bons (e tão grandes) que modelos da "primeira classe" – Série 7 e Classe S – acabaram ficando gigantescos e acintosamente ostentadores, desnecessários.

Derivado do Série 5, o BMW i5 tem muito luxo e tecnologia: suspensões a ar com conforto inacreditável, estacionamento 100% autônomo, som Bowers & Wilkins, head-up display colorido, cluster e tela central digitais maravilhosos, apoio de braço com comandos múltiplos e seletor de cristal, saídas de ar "invisíveis" na dianteira (e, na traseira, centrais e nas colunas), volante e bancos elétricos que se movimentam sozinhos para facilitar o acesso… Tudo isso em uma carroceria elegante por fora e muito espaçosa por dentro (graças aos três metros de entre-eixos), com teto panorâmico, acabamento de primeiríssima qualidade, comandos touch para tudo, isolamento acústico soberbo…

Mas a categoria é Esportivo Elétrico, então luxo fica em segundo plano – ou ficaria, pois os esportivos a bateria que temos hoje são na maioria de marcas de luxo (venceram as edições anteriores Mercedes-Benz EQS 53 AMG e Audi RS e-tron GT). O que importa muito mais, na realidade, é o sobrenome M60, que indica ser um legítimo BMW M, com a responsabilidade de honrar, na era elétrica, o legado do mítico M5 (agora híbrido).

E honra: se você não estiver travado no trânsito, esqueça os impecáveis ADAS e aproveite para acelerar, é irresistível. Mas cuidado, às vezes ele é bruto demais. Com um motor por eixo, 601 cv e 820 Nm, atinge 100 km/h em 3,8 segundos – como o BYD Seal, que cogitamos nesta categoria, mas não é bem esportivo. Já o i5 é dos melhores: em curvas, tem dinâmica surpreendente, graças também ao eixo traseiro esterçante e à direção afiada. Tudo embalado por um dos melhores roncos falsos já feitos – mas sem comparação com o ruído natural do V8 do M5, e sem suas trocas de marchas brutas e a traseira "animada"...



› **Potência** 601 cv › **Torque** 820 Nm › **Porta-malas** 490 litros › **Consumo** A › **Versão indicada** Versão Única



POR **MARCOS STRECKER***

DEFESA DO MEIO AMBIENTE REQUER AÇÕES CONCRETAS

O tempo se esgota para o Brasil fazer bonito na COP30. Além de combater os crimes ambientais, o País precisa mostrar que pode liderar a economia verde

O presidente Lula acertou, desde antes da posse, em priorizar a questão ambiental para seu terceiro mandato. Em novembro de 2022, quando ainda montava sua equipe, compareceu à Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas de 2022 (COP 27), na cidade de Sharm El Sheikh, no Egito. Foi uma sinalização doméstica importante para deixar patente a reversão na política negacionista do governo Bolsonaro, além de um aceno fundamental para a comunidade internacional.

Para o mundo, o Brasil é vital na agenda contra o aquecimento global. A preservação da Amazônia mobiliza outras nações há anos, inclusive com o desembolso de recursos expressivos para ações de combate ao desmatamento. Não é o suficiente, mas demonstra a percepção da posição crucial que o País ocupa. O mandatário soube tirar proveito disso, marcando sua disposição de liderar as pautas ambientais. A reaproximação com Marina Silva, que voltou a ser ministra e é uma autoridade inconteste nos fóruns do exterior, também ajudou a cristalizar a ideia de que o Brasil "estava de volta" (o lema do novo governo). Só que não.

A dura realidade se impôs. As iniciativas para coibir a maré de crimes nas florestas e os dramas que penalizam os povos originários se mostraram, no mínimo, insuficientes. Em janeiro, um ano após o anúncio da operação do governo federal para conter as mortes no território Yanomami, a situação continuava grave, com aumento no número de mortes, de casos de malária e desnutrição. Mais grave foi a reação oficial. Em seguida a essa revelação alarmante, as autoridades deixaram de publicar os dados oficiais. Ainda que os focos de incêndio tenham diminuído na Amazônia, aumentaram no Cerrado, que ultrapassou o "pulmão verde do mundo" nesse ranking vexatório.

Tudo isso culminou no desastre atual. O mês de agosto registrou o pior número de queimadas em 14 anos. As mais de 68 mil ocorrências representaram uma alta de 144% em relação ao mesmo período do ano passado e a quinta maior incidência da série histórica, iniciada em 1998. A fumaça chegou a cobrir 60% do território nacional. Além da alta no fogo, há uma seca histórica com a pior estiagem em 44 anos, confirmada pelo Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais (Cemaden).

As imagens da Amônia em chamas, que valeram uma manchete bombástica no jornal francês "Libération" ("A Amazônia é esfolada viva"), são eloquentes. Minam o "soft power" construído ao longo de décadas pela diplomacia brasileira e aniquilam o discurso oficial. A ambição de o Brasil se tornar uma "potência ambiental" parece ficar no passado, assim com a ideia do "País do futuro". O governo federal, que parecia pródigo no tema, vai precisar mostrar mais eficiência e ações concretas, além da exposição de boas intenções ou da pura propaganda. Infelizmente parece ser o caso do anúncio da criação da autoridade climática no último dia 19, que ocorreu com o mandatário em meio a uma comitiva superpovoada de ministros em Manaus.

Ao invés de tratar a tragédia como mero resultado de ilícitos ou reação do agrobolsonarismo, será necessário provar que estão sendo revertidos os crimes ambientais, a grilagem, o garimpo ilegal e a disseminação de facções em boa parte do território nacional. O patrimônio ambiental é um ativo do País que continua a ser desperdiçado. Os planos econômicos para o desenvolvimento sustentável ainda são mais acadêmicos do que projetos concretos para impulsionar a economia verde. Ao invés de liderar a transição energética, o Brasil parece impulsionado pela ilusão de virar uma nova Arábia Saudita abastecida com o pré-Sal da margem equatorial – se essa riqueza vier mesmo a se tornar realidade. Enquanto isso, a crise hídrica bate à porta, com a conta de luz subindo e o risco de apagões.

Nos últimos dias, a Europa também está experimentando na pele os efeitos da mudança no clima: inundações históricas estão deixando um rastro de destruição. O Sudeste asiático (cheias) e os EUA (aquecimento e fogo) também estão vivenciando a nova realidade dos eventos climáticos extremos. Seria o momento de o Brasil exercitar sua liderança. Já começou a contagem regressiva para a COP30, que ocorrerá em novembro do próximo ano, no Pará. No atual ritmo, ao invés de brilhar nesse palco global, o País pode se colocar novamente a reboque de uma mundo em transformação.

MARCOS STRECKER* é jornalista, diretor do Núcleo de Negócios da Editora Três (ISTOÉ DINHEIRO, DINHEIRO RURAL** e **MOTOR SHOW**)*

DM9

JHSF RESIDENCES

OS EMPREENDIMENTOS MAIS EXCLUSIVOS DA JHSF COM RESIDÊNCIAS DISPONÍVEIS TAMBÉM PARA LOCAÇÃO.

NO FASANO CIDADE JARDIM

200 M² a 700 M²
2 a 4 SUÍTES



IMAGEM REAL DO LIVING DA JHSF RESIDENCES NO FASANO CIDADE JARDIM

NA FAZENDA BOA VISTA

800 M² a 1.500 M²



IMAGEM REAL DO LIVING DA JHSF RESIDENCES NA FAZENDA BOA VISTA

NO BOA VISTA VILLAGE

200 M² a 500 M²
2 a 3 SUÍTES



IMAGEM REAL DO LIVING DA JHSF RESIDENCES NO BOA VISTA VILLAGE

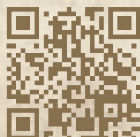
NO PARQUE CIDADE JARDIM

300 M² a 800 M²



PERSPECTIVA DO LIVING DA JHSF RESIDENCES NO PARQUE CIDADE JARDIM

SAIBA MAIS



JHSF
SURPREENDENTE

 + 55 11 97202.3702 | + 55 11 3702.2121